



# भारत का राजपत्र

# The Gazette of India

असाधारण

## EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

## PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

## PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 14]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जनवरी 12, 2017/पौष 22, 1938

No. 14]

NEW DELHI, THURSDAY, JANUARY 12, 2017/PAUSA 22, 1938

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुख्य, 2 जनवरी, 2017

सं. टीएमपी/23/2016—केओपीटी—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, कोलकाता पत्तन न्यास से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

## मामला सं. टीएमपी/23/2016—केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

.....

आवेदक

## कोरमः

(i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(नवम्बर 2016 के 17वें दिन पारित)

यह मामला कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से उसके दरमान (एसओआर) के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. केओपीटी का मौजूदा दरमान प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/8/2013—केओपीटी दिनांक 21 फरवरी 2014 द्वारा आखिरी बार अनुमोदित किया गया था। यह आदेश 19 मई 2014 को राजपत्र सं. 152 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। उक्त आदेश ने 31 मार्च 2016 तक की प्रशुल्क वैधता अवधि निर्धारित की थी।

2.2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. 8(1)/2014—टीएमपी दिनांक 13 जनवरी 2015 द्वारा नई “महापत्तन न्यासों हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए नीति, 2015” जारी की थी जिसे इस प्राधिकरण द्वारा राजपत्र सं. 30 दिनांक

27 जनवरी 2015 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। नई “महापत्तन न्यासों हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए नीति, 2015” 13 जनवरी 2015 से लागू हुई थी।

2.3. उसके बाद, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 1.5 में शामिल विनिर्दिष्ट के आधार पर, प्रशुल्क नीति, 2015 को लागू करने के लिए कार्य दिशानिर्देश तैयार किए गए थे और केओपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों से विचार-विमर्श के बाद अधिसूचित किया गया था।

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, केओपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपने पत्र सं. एफआईएन/25/बी दिनांक 8 अप्रैल 2016 द्वारा प्रशुल्क नीति, 2015 का अनुसरण करते हुए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था।

3.2. हमारे पत्र दिनांक 22 अप्रैल 2016 और अनुस्मारकों दिनांक 2 मई 2016 और 17 मई 2016 द्वारा हमारे अनुरोध पर, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 मई 2016 द्वारा निम्नलिखित भेजा था:—

- (i) प्रस्ताव की मुख्य बातें;
- (ii) वर्ष 201–12 से 2013–14 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के साथ वार्षिक प्रशासन रिपोर्ट;
- (iii) प्रस्तावित दरमान;
- (iv) प्रस्तावित प्रशुल्क और शर्तों के सापेक्ष मौजूदा दरमान और शर्तों की तुलना अर्थात् फार्म-5;
- (v) विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रदर्शित कुल व्ययों और लागत विवरण में सुविचारित व्ययों से संबंधित मिलान विवरण;
- (vi) सही लिंकेज के साथ सम्पूर्ण प्रस्ताव की सॉफ्ट कॉपी।
- (vii) परामर्श किए जाने वाले उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की संपर्क व्योरों सहित सूची।
- (viii) पत्तन के न्यासी बोर्ड के अनुमोदन की प्रति।

4.1. केओपीटी द्वारा अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में किए गए निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:—

- (i) राजस्व:
  - (क) वर्ष 2014–15 के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर राजस्व अन्तर का पता लगाने के लिए मूल्यांकन किया गया है। सूचकांकन के बाद प्रशुल्क के निर्धारण के प्रयोजन के लिए वर्ष 2014–15 हेतु एआरआर ₹ 1472.10 करोड़ मूल्यांकित किया गया है। वर्ष 2014–15 के लिए समायोजन के बाद मौजूदा आय ₹ 1078.60 करोड़ है। इस प्रकार, ₹ 393.50 करोड़ का औसत अन्तर है।
  - (ख) हालांकि दर संशोधन, कार्गो तथा मरीन संबंधित प्रभारों से लगभग ₹ 185.79 करोड़ की अतिरिक्त आय प्रस्तावित की गई है, इस प्रकार ₹ 207.71 करोड़ का अनाच्छादित राजस्व अन्तर छोड़ते हुए, जिसे यातायात में भावी वृद्धि, बेहतर प्रदर्शन और गतिविधि के अन्य क्षेत्रों के माध्यम से पूरा किया जा सकता है।
  - (ग) केओपीटी ने दर संशोधन के माध्यम से सम्पूर्ण राजस्व अन्तर को कवर करने की परिकल्पना नहीं की है क्योंकि इससे पत्तन उपयोक्ताओं पर भारी बोझ पड़ेगा।
- (ii) व्यय:
  - (क) प्रशुल्क नीति की शर्तों में एआरआर का मूल्यांकन करते हुए, निम्नलिखित व्यय मदों को अलग रखा गया है:
    - (i) संपदा से संबंधित व्यय और प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों के समानुपातिक व्यय और वित्त एवं विविध व्यय।
    - (ii) पेंशन निधि में योगदान का 4/5वां।
    - (iii) परिचालन व्यय तथा मूल्यांकन के सकल के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय।
    - (iv) सरकार से प्राप्त सब्सिडी की राशि के समकक्ष निकर्षण व्यय।
  - (iii) एमएचसी बर्थों में कंटेनर परिचालनों के लिए ऑन बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए सीडीएलबी को किए गए भुगतान को अलग रखा गया है क्योंकि केडीएस केवल संबद्ध उपयोक्ताओं से समान राशि वसूल करता है और सीडीएलबी को भेज देता है। संग्रहीत दर सीडीएलबी विनियमों द्वारा समय-समय पर निर्धारित की जाती है और केओपीटी के दरमानों के अधीन नहीं है।

(iv) वर्तमान में, पत्तन उपयोक्ता विभिन्न सेवाओं के लिए विशेष दरों के रूप में दरमान में यथा दी गई दरों जमा 5 प्रतिशत का भुगतान कर रहे हैं। इसलिए, प्रस्तावित दरमान में समान स्तर पर उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान के बोझ को बनाए रखने के लिए, प्रशुल्क मदों की संख्या की संशोधित दर पर पहुंचने के लिए मूल दरों में केवल इस 5 प्रतिशत को जोड़ा गया है। इस प्रकार, जहां तक पत्तन उपयोक्ताओं का संबंध है उन प्रशुल्क मदों के लिए दर में कोई वृद्धि नहीं की गई है।

(v) समान सेवाओं के लिए केडीएस तथा एचडीसी हेतु समान दरों की मौजूदा व्यवस्था को प्रस्तावित दरमानों में बनाए रखा गया है, सिवाय जहां भिन्न दरों पहले से मौजूद हैं।

(vi) दरमान:

(क) तट प्रहस्तन प्रभार एवं कंटेनर बॉक्स दर में, प्रहस्तन सेवाओं का डिलीवरी भाग लिया गया है और इसके लिए पृथक दर प्रस्तावित की गई है क्योंकि टीएएमपी द्वारा जारी प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, घाटशुल्क सहित तटीय रियायत जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण के लिए सीमित की गई है।

(ख) भारत और बंगला देश के बीच चल रहे पोतों के वर्गीकरण के संबंध में केन्द्रीय सरकार के हाल ही के आदेश जैसे मामलों को ध्यान में रखते हुए 'तटीय पोत' की परिभाषा में संशोधन किया गया है।

(ग) आईसीडी/सीएफएस परिचालकों द्वारा कंटेनर संबंधी प्रभारों का भुगतान कंटेनर विलिंग प्रक्रिया में ऑन-लाइन 'ब्लॉकिंग प्रणाली' के सुगम कार्यान्वयन के लिए आदेश में प्रस्तावित दरमानों में वापिस लिया गया है। इसलिए, पत्तन उपयोक्ताओं को उनके कंटेनरों की डिलीवरी के लिए पत्तन टर्मिनल में अंतिम बिल प्रस्तुत करने की आवश्यकता नहीं है और अधिक्य भुगतान तथा वापिसी दावे को कम किया जाएगा।

(घ) तटीय पोत के वर्गीकरण से संबंधित खंडों और पोतों पर विदेशी/तटीय दर वसूल करने के सिद्धांतों में संशोधन किया गया है और टीएएमपी के आदेश दिनांक 11–12–2015 में शामिल किया गया है।

(ङ) विलिंग भुगतान/वापिसी के लिए व्याज टीएएमपी द्वारा जारी नए कार्य दिशानिर्देशों के अनुसार प्रस्तावित दरमानों में 16.75 प्रतिशत की मौजूदा दर को घटाकर 15 प्रतिशत किया गया है।

(च) पाइपलाइन के माध्यम से प्रहस्तित लिकिड/गैस के मामले में, घाटशुल्क दरों में प्रस्तावित वृद्धि से ट्रेड पर केवल 4 प्रतिशत से 10 प्रतिशत तक भिन्न-भिन्न बोझ पड़ेगा।

(छ) नाथा, एलपीजी, बूटाडेन आदि को शामिल करते हुए मद समूह के मामले में, प्रस्तावित दर से ट्रेड पर कोई अतिरिक्त बोझ नहीं पड़ेगा। कार्बन ब्लैक फाई एस्टॉक (सीबीएफएस) मद के पुनः समूहन की वजह से, घाटशुल्क दर में लगभग 11.75 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। सीबीएफएस के लिए घाटशुल्क की उच्चतर दर उच्चतम आगमन प्राथमिकता का लाभ उठा रहे पोतों की सीबीएफएस दुलाई रूप में प्रस्तावित किया गया है।

(ज) ताप कोयला के अभियांत्रिक प्रहस्तन का घाटशुल्क ₹0 52.49 प्रति मी.ट. की वर्तमान दर के स्थान पर ₹0 75 प्रति मी.ट. निर्धारित किया गया है। यह अपेक्षित है क्योंकि मौजूदा दर टीएनईबी द्वारा क्षमता का कम उपयोग किए जाने की वजह से न केवल सीधी लागत की वसूली की अनुमति दे रही है अपेक्षित उक्त ताप कोयला बर्थ टीएनईबी का सेवा प्रदान करने वाला केपटिव बर्थ है। तथापि, उपर्युक्त सुविधा के लिए उत्पादकता संबंधित दर प्रस्तावित की गई है।

(झ) सभी अन्य कार्गो के अभियांत्रिक प्रहस्तन की घाटशुल्क दर ₹0 150/- प्रति मी.ट. प्रस्तावित की गई है क्योंकि टिपालिंग सहित घाटशुल्क के सभी के साथ इन मदों के लिए दर रूप में प्रस्तावित की गई है।

(ञ) सभी अन्य मदों के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दरें ट्रेड की लागत की 10 प्रतिशत वृद्धि करेंगी।

(ट) एचडीसी में फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधा पर कार्गो प्रहस्तन को प्रोत्साहित करने के लिए, केवल एक पूर्ण घाटशुल्क निर्धारित किया गया है जिसमें लंगरगाह में शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन और एचडीसी में फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधा (और विलोमत) पर अनुर्वर्ती उत्तराई शामिल है।

(ठ) अविनिर्दिष्ट कार्गो श्रेणी के लिए ऑनबोर्ड प्रभार ₹0 150/- प्रति मी.ट. निर्धारित किया गया है क्योंकि इस समूह में आने वाला कार्गो मुख्यतः परियोजना कार्गो, संयंत्र तथा मरीनरियां आदि के अधीन आता है, जिसमें प्रहस्तन और विचारणीय मैनपावर का विशेष प्रकार शामिल है। निर्धारित अन्य मदों के लिए ऑनबोर्ड प्रभार से ट्रेड में केवल 10 प्रतिशत की वृद्धि होगी।

(ड) तट प्रहस्तन के अधीन विभिन्न मदों के मामले में, प्रस्तावित दर से ट्रेड में केवल 10 प्रतिशत की वृद्धि होगी।

(ढ) हीपिंग/हाइ हीपिंग और डिस्कैच संबंधित सेवाओं से व्यवहार करने के लिए एक नया खंड निर्धारित किया गया है। वर्तमान दरमान में, विविध खंड में उक्त दरें निर्धारित की गई हैं। बदलाव किया गया है क्योंकि उक्त सेवाएं तट प्रहस्तन सेवाओं के भाग हैं। इन उप खंडों के अधीन आच्छादित सभी मदों के लिए दर इस तरह से निर्धारित की गई है कि वर्तमान प्रभारों के सापेक्ष ट्रेड की लागत में केवल 10 प्रतिशत की वृद्धि होगी।

(ण) विलंबशुल्क, अतिरिक्त सेवाओं जैसे परिवहन, लदाई, उतराई के लिए प्रस्तावित दरों से पत्तन को देय मौजूदा राशि के स्थान पर केवल 10 प्रतिशत तक ट्रेड की लागत में वृद्धि होगी। इसके अलावा, मौजूदा दरमान में शुल्क बल्क कार्गो की अतिरिक्त लदाई/उतराई के लिए दर नहीं है और तदनुसार इसके लिए नई दर वैगन लदाई/उतराई और ट्रक लदाई/उतराई के लिए अलग-अलग निर्धारित की गई है।

(vii) मोबाइल हारबर क्रेन संबंधित प्रभार विविध खंड की बजाय पृथक खंड के अधीन निर्धारित किए गए हैं। उत्पादकता निर्धारित करने के लिए सूत्र अब विसंगति/विवाद से बचने के लिए शर्त रूप में शामिल किया गया है। उत्पादकता संबंधित दर दो क्रेनों तथा एक क्रेन की तैनाती के लिए अलग-अलग निर्धारित की गई है।

(viii) कंटेनर के मामले में प्रस्तावित दर ट्रेड में लागत में वृद्धि नहीं करेगी सिवाय समेकित बॉक्स दर से डिलीवरी/प्राप्ति हेतु यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के लिए प्रभार को अलग करने की वजह से तटीय कंटेनरों के लिए सीमांतक के सिवाय ट्रेड को लागत में कोई वृद्धि नहीं होगी जिसपर तटीय रियायत लागू नहीं होती है।

(ix) कट ऑफ अवधि के बाद पत्तन में प्रवेश करने वाले निर्यात लदाई कंटेनरों के लिए जुर्माना अथवा तैयारी के लिए कट ऑफ अवधि के बाद तैयारी के लिए कम किया गया है और ₹ 1000/- प्रति टीईयू की वर्तमान दर के स्थान पर ₹ 500/- प्रति टीईयू निर्धारित किया गया है।

(x) केवल दो मदों के लिए कंटेनर को प्रदत्त विविध सेवाओं के अधीन अर्थात् प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के मामले में और जहां भरण/खाली करना परिचालन के लिए सीडीएलबी अपक्रित है, गैंग के लिए बिजली लागत और डॉक लेबर बोर्ड में पर्याप्त वृद्धि की वजह से लगभग 100 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है।

(xi) कंटेनर की प्रस्तावित विलंबशुल्क दरों से ट्रेड की लागत में 10 प्रतिशत की वृद्धि होगी। तथापि इस वृद्धि से ट्रेड पर मामूली प्रभाव पड़ेगा क्योंकि उन्हें कंटेनरों को ऑफ-डॉक सीएफएस से हटाने का विकल्प होगा। तटीय कंटेनरों के लिए कोई पृथक विलंबशुल्क दर निर्धारित नहीं की गई है क्योंकि टीएएमपी द्वारा जारी किए गए हाल ही के दिशानिर्देशों के अनुसार, तटीय कंटेनरों की विलंबशुल्क दर अब विदेशी कंटेनरों के लिए लागू विदेशी विनियम दर का 60 प्रतिशत होगी।

(xii) विविध प्रभारों की दर में 25 प्रतिशत से 100 प्रतिशत भिन्न-भिन्न पर्याप्त वृद्धि उच्च मैनपावर लागत, अनुरक्षण की लागत और उपस्कर के परिचालन की लागत की वजह से प्रस्तावित की गई है। तथापि, लॉरी को एस्कार्ट करने और अतिरिक्त लेबर की तैनाती के लिए स्टाफ की आपूर्ति हेतु ₹ 2000/- प्रति पाली प्रति लेबर क्रमशः ₹ 518.40 और ₹ 388.80 की वर्तमान दर के स्थान पर प्रस्तावित की गई है क्योंकि पत्तन स्टाफ की तैनाती की लागत में वर्तमान वेतन दर और संबंधित वित्तीय उपरिव्ययों की वजह से तीव्र वृद्धि हुई है।

(xiii) सुरक्षा लागत और अन्य संबंधित प्रशासनिक लागत का हिस्सा वसूल करने के लिए परमिट और लाइसेंस प्रभारों में पर्याप्त वृद्धि की जाएगी।

(xiv) स्टीवडोरिंग/हैंडलिंग एंजेंटों के लिए लाइसेंस शुल्क स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन नीति, 2015 के अनुसार निर्धारित किए गए हैं।

(xv) शिपब्रेकिंग प्रभारों के मामले में, मौजूदा दरों में 25 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। केवल नष्ट करने के लिए केओपीटी में पहुंचने वाले पोतों के लिए पत्तन देयताओं और टोवेज तथा पाइलटेज शुल्कों की अदायगी से पहले दी गई छूट वापिस ली गई है क्योंकि इस प्रोत्साहन देने से शिपब्रेकिंग गतिविधियों में कोई सराहनीय वृद्धि नहीं हुई थी।

(xvi) शुष्क गोदी प्रभारों की मौजूदा दरों में 20 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। तथापि, प्रावधान किया गया है कि यदि अगोदीकरण को केओपीटी के लेखा पर विलंबित किया जाता है तो शुष्क गोदी किराया प्रभार शनिवारों, रविवारों और अवकाश दिवसों के मामले के सिवाय प्रभार्य नहीं होंगे।

(xvii) मरीन संबंधित प्रभारों के लिए टोवेज तथा पाइलटेज के सिवाय 10 प्रतिशत की वृद्धि की गई है जिसके लिए कोई वृद्धि नहीं की गई है।

(xviii) यदि पोत को बर्थ में नहीं खड़ा किया जाता है तो वर्तमान 100 प्रतिशत के स्थान पर 50 प्रतिशत बर्थ किराया वसूल करते हुए अगले ज्वारभाटा तक तैयार होने का सिग्नल देने के बाद पोत के लिए बर्थ किराये में रियायत देने के लिए नई टिप्पणी शामिल की गई है।

(xix) एचडीसी में एमएचसी की खाबी की परिस्थितियों से निपटने के लिए, एचडीसी में ऐसी परिस्थितियों से उत्पन्न स्थानांतरण प्रभार की वसूली से पोत को छूट प्रदान करने के लिए पत्तन सुविधा में एक नया प्रावधान जोड़ा गया है।

(xx) लैश पोतों के लिए प्रावधान दरमान से हटाए गए हैं क्योंकि यह इस पत्तन में आने वाले लैश पोतों के अभाव में व्यर्थ हो जाएगा।

(xxi) केन्द्रीय सरकार के आदेश सं. पीटी-11033/51/2014-पीपीटी दिनांक 04-09-2014 में यथा विनिर्दिष्ट तटीय पोत की वरीयता बर्थग के प्रावधानों को नई टिप्पणी के रूप में शामिल किया गया है।

(xxii) बैचमार्क पर्याप्ति दर को अर्जित नहीं करने/टैकरों के विलंबित नौप्रथान हेतु दंडात्मक प्रभार निर्धारित करने वाला नया प्रावधान 4 जून 2015 को अधिसूचित टीएएमपी के कार्य दिशानिर्देशों के खंड 10.7 के अनुसार प्रस्तावित किया गया है।

(xxiii) अंतर्देशीय पोतों और गैर-प्रोपेल्ड पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभारों के मामले में, दरों में 10 प्रतिशत वृद्धि की गई है। तथापि, उच्च आकार अंतर्देशीय पोतों के लिए डॉक टोल प्रभारों पर रियायत प्रस्तावित की गई है।

(xxiv) एचडीसी में आगामी फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधा पर बर्थ किए गए श्रेणी 4 पोतों के विराम प्रभार के लिए नया प्रावधान निर्धारित किया गया है। यह प्रस्तावित किया गया है कि तटीय दर पर बर्थ किराया प्रभार इसके लिए लागू होगा।

(xxv) बैकअप समीपवर्ती भूमि के साथ स्लिपवे किराया प्रभार वसूल करने के लिए प्रावधान हटाया गया है क्योंकि पत्तन की किराया अनुसूची के अधीन बैकअप समीपवर्ती भूमि प्रभारित की जा रही है।

(xxvi) बीओटी परिचालकों से इतर लाइसेंसधारियों के लिए टीएएमपी द्वारा अधिसूचित फ्लोटिंग पाइपलाइन तथा ट्रांसलोडिंग प्रशुल्क से संबंधित प्रशुल्क आदेशों की दरें और शर्तें निर्धारित करने के लिए एक नया खंड शामिल किया गया है।

4.2. केओपीटी ने फार्म-1 के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) और फार्म 3 में प्रस्तावित दर पर राजस्व अनुमानन का परिकलन दिया है।

(i) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए केओपीटी द्वारा प्रेषित एआरआर परिकलन का संक्षिप्त सार नीचे तालिकाबद्द किया गया है।

क्र.सं.	विवरण	वर्ष 1 (2011-12)	वर्ष 1 (2012-13)	वर्ष 2 (2013-2014)
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	155495.59	170042.29	196637.62
(2)	घटाएं समायोजनः			
(i)	संपदा संबंधित व्यय			
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	4150.35	4452.84	3848.49
	(ख) आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय	2392.58	2600.71	3107.92
	(ग) आबंटित एफएमई	1650.91	1838.23	2518.39
	उपजोड़ 2 (i)=[(क)+(ख)+(ग)]	8193.85	8891.79	9474.80
(ii)	ऋणों पर व्याज	1266.78	1271.91	84.31
(iii)	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हो, जैसे मजदूरी बकाया राशियां, पेशन/ग्रेचुरी की बकाया राशियां, एक्सप्रेशिया भुगतान की बकाया राशियां आदि का 4/5वां, (प्रत्येक मद की सूची बनाए)	-	-	-
(iv)	पेशन निधि में अंशदान का 4/5वां	7600.00	7680.00	24470.82
(v)	परिचालन व्यय और मूल्यहास के सकल के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	3861.12	5807.55	7273.27
(vi)	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव वर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो।	-	-	-
(vii)	मंत्रालय से प्राप्त निकर्षण सब्सिडी:	23768.33	3431.30	37911.00
(viii)	सीडीएलबी को कंटेनर के ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभार की प्रतिपूर्ति	2096.30	2154.47	2113.41
	<b>2 का जोड़ = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)+2 (vii)+ 2(viii)</b>	46786.38	29237.01	81327.61
(3)	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय <b>( 3 = 1-2 )</b>	108709.21	140805.28	115310.01
(4)	क्र.सं. 3 के औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3 ] / 3		121608.16	

(5)	नियोजित पूँजी		
	(i) 31-03-2014 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)		82343.73
	(ii) जोड़े: 31-03-2014 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)		8611.28
	(iii) घटाएँ: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31-03-2014 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।		5805.08
	(iv) घटाएँ: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को बीआटी परिचालक को स्थानांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य।		-
	(v) घटाएँ: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2. 10 के अधीन पड़ोसी बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने वाले प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।		-
	(vi) जोड़े: कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानकों के अनुसार कार्य पूँजी।		-
	(क) वस्तुसूची		1634.84
	(ख) विविध देनदार		5102.79
	(ग) रोकड़		16042.89
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का जोड़		22780.52
	(vii) कुल नियोजित पूँजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)- (v)+(vi)+(घ)]		107930.45
(6)	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ		17268.87
(7)	31 मार्च 2014 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [ (4)+(6) ]		138877.03
(8)	वर्ष 2014-15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @ 6% (7*1.06)		147209.66
(9)	वर्ष 2015-16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @ 3.82%		152833.07

	<b>(7*1.0382)</b>		
(10)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)		<b>152833.07</b>
(11)	उपर्युक्त क्र.सं. 10 पर अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित दरमान पर राजस्व अनुमानन		<b>112630.84</b>

(ii) केओपीटी ने फार्म 3 में, 2014-15 के वास्तविक यातायात के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क और मौजूदा प्रशुल्क पर विस्तृत राजस्व अनुमानन भेजा है।

(iii) फार्म-6 में केओपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निम्नलिखित हैं:-

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन पैरामीटर	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक	
(1)	कार्गो संबंधित सेवाएं	केलीएस	एचडीसी*
	(क) मुख्य कार्गो समूहों सभी बल्क के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (दिनों में)	4000	6500
	(i) कंटेनर	6500	6000
	(ii) लिकिड बल्क	2800	6500
	(iii) शुष्क बल्क (अभियांत्रिक)		11000
	(iv) शुष्क बल्क (परंपरागत)	1200	5500
	(v) ब्रेक बल्क	600	1500
	(ख) कंटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	20	18
(2)	पोत संबंधित सेवाएं		
	(क) पोतों का औसत वापिसी समय (दिनों में)	4.20	4.50
	(ख) पोतों का औसत पूर्व बर्थिंग समय (दिनों में)	0.50	1.20
(3)	पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाए गए कोई अन्य पैरामीटर		

4.3. मौजूदा दरमान और प्रस्तावित दरमान की तुलना पर, यह देखा गया है कि केओपीटी ने कुछ प्रशुल्क मदों में उच्चतर वृद्धि के सिवाय, कार्गो संबंधित प्रभारों और पोत संबंधित प्रभारों में सामान्यतः 10 प्रतिशत की वृद्धि की मांग की थी।

5. प्रशुल्क नीति, 2015 का खंड 3.2 और 3.3 विनिर्दिष्ट करता है कि महापत्तन न्यासों को 15 दिनों की समयावधि के भीतर प्रासंगिक उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों के लिए पत्तन एवं टीएमपी के विनियुक्त ईमेल पते देते हुए अपनी वेबवाइट पर प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के साथ मसौदा दरमान डालेंगे। महापत्तन न्यास को पत्तन उपयोक्ता से टिप्पणियों की प्राप्ति की अंतिम तारीख से 15 दिनों के बीच पत्तन उपयोक्ताओं से टीएमपी तक प्राप्त होने वाली टिप्पणियों पर अपना उत्तर जमा करना होगा। तदनुसार, हमने हमारे पत्र दिनांक 9 जून 2016 द्वारा केओपीटी से उसकी वेबसाइट पर मसौदा दरमान और कार्यनिष्पादन मानक डाले जाने की पुष्टि करें। इस संबंध में, संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की सूची भी केओपीटी को भेजी गई थी। केओपीटी ने अपनी वेबसाइट पर मसौदा दरमान और कार्यनिष्पादन मानक डाले थे और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से केओपीटी को अपनी टिप्पणियां भेजने और उसकी एक प्रति टीएमपी को पृष्ठांकित करने का अनुरोध किया गया था। तदनुसार, कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। केओपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 20 मई 2016 और 15 जुलाई 2016 द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था।

6.1. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र दिनांक 17 सितम्बर 2015 द्वारा जनवरी 2005 में (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी तटीय रियायत नीति को आंशिक रूप से संशोधित करते हुए इस प्राधिकरण को भेजने का अनुरोध किया गया था। एमओएस के पत्र दिनांक 17 सितम्बर 2015 के अनुसार, तटीय पोतों और तटीय कंटेनरों के लिए पोत संबंधित प्रभार ओर कंटेनर संबंधित प्रभारों को अमेरिकी डॉलर के सापेक्ष भारतीय रूपये के विनियम दर उत्तर चढ़ाव को लेखा में लिया जाना चाहिए ताकि सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार और सभी तटीय कंटेनरों के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए। एमओएस का निदेश इस प्राधिकरण द्वारा एक आदेश दिनांक 5 अक्टूबर 2015 पारित कर संप्रेषित किया गया था। तथापि, एमओएस ने अपने पत्र दिनांक 11 मई 2016 द्वारा अपने पूर्ववर्ती निदेश दिनांक 17 सितम्बर 2015 को आस्थागत करने का निदेश दिया था। अतः इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 5 अक्टूबर 2015 को बनाए रखने के लिए एक आदेश दिनांक 19 मई 2016 पारित किया था जिसे आस्थागत रखा गया था जिसे सभी पत्तनों को 23 मई 2016 को परिचालित किया गया था।

6.2. उपर्युक्त के मददेनजर, केओपीटी ने अपने पत्र सं. एफआईएन/170/वी दिनांक 24 जून 2016 द्वारा बताया था कि प्राधिकरण को प्रस्तुत किए गए मसौदा दरमान अद्यतन किए गए हैं और न्यासी बोर्ड के विचार तथा अनुमोदन के लिए पेश किया जा रहा है। केओपीटी ने यह भी कहा है कि संशोधित मसौदा दरमान उपयोक्ताओं की नई टिप्पणियां आमंत्रित करते हुए केओपीटी के वेबसाइट पर डाला जा रहा है। इस प्रकार, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 24 जून 2016 के कावर में अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए संशोधित प्रस्ताव अप्रेषित किया था। केओपीटी ने यह भी बताया था कि बोर्ड संकल्प की प्रति आगामी बोर्ड बैठक के तत्काल बाद अलग से भेजी जाएगी।

7.1. केओपीटी द्वारा यथा दिए गए संशोधित प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:-

- (i) केओपीटी द्वारा प्रेषित एआरआर परिकलन दर्शाता है कि अधिकतम सूचकांकित एआरआर रु 1528.33 करोड़ पर बनाए रखा गया है जैसाकि पूर्व प्रस्ताव में दिया गया है। तथापि, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमानन पूर्व प्रस्ताव में निर्दिष्ट रु 1126.31 करोड़ के स्थान पर रु 1129.31 करोड़ दर्शाया गया है।
- (ii) यह भी देखा गया है कि संशोधित प्रस्ताव में, केओपीटी ने सरकारी नीति के मददेनजर तीटी दरों में बदलाव किए थे।
- (iii) मौजूदा और प्रस्तावित दरमान की तुलना पर, यह देखा गया है कि पत्तन ने अपने संशोधित प्रस्ताव में निम्नलिखित प्रशुल्क मदों में निम्नलिखित वृद्धि की मांग की है:-

क्र.सं.	प्रशुल्क मदें	मांग की गई वृद्धि का प्रतिशत
1.	कार्गो संबंधित प्रभार	
	- कार्गो	5% to 16%
	- कंटेनर	5% to 60%
	- विविध प्रभार	5% to 100%
2.	पोत संबंधित प्रभार	
	- बर्थ किराया, पाइलटेज, पत्तन देयताएं और अन्य	15% to 16%
	- शुष्क गोदाकरण प्रभार	110%

(iv) केओपीटी ने मौजूदा शर्तों में भी परिवर्तन प्रस्तावित किए हैं जिसकी तुलना केओपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव के साथ भेजी गई है।

(v) केओपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में इसके द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों को बनाए रखा है।

8.1. केओपीटी प्रस्ताव दिनांक 24 जून 2016 के संबंध में, हमने हमारे पत्र दिनांक 14 जुलाई 2016 द्वारा केओपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया था कि उसने अपने संशोधित मसौदा दरमान और प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों को अपनी वेबसाइट पर डालने के बारे में सभी उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठन को सप्रेषित किया है। केओपीटी से संशोधित प्रस्ताव अनुमोदित करते समय अनुमोदित बोर्ड संकल्प की प्रति भेजने का अनुरोध भी किया गया था।

8.2. केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 जुलाई 2016 द्वारा 01 जुलाई 2016 को हुई बोर्ड बैठक की मसौदा कार्यवाहियां भेजी थीं जो यह दर्शाता है कि केओपीटी प्रस्ताव दिनांक 24 जून 2016 न्यासी बोर्ड द्वारा मंजूर किया गया था।

9. कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 जुलाई 2016 द्वारा उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था।

10. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 8 अगस्त 2016 द्वारा केओपीटी से अनुरोध किया गया था कि विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजें। केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 अगस्त 2016 द्वारा प्रतिसाद दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उसपर केओपीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	केओपीटी का उत्तर
1.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) (फार्म सं. 1):	
(i)	प्रस्ताव की मुख्य विशेषताओं में, कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) ने कहा था कि एमएचसी बर्थों पर कंटेनर परिचालनों पुष्टि की गई है।	

	<p>के लिए ऑन बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड (सीडीएलबी) को किया गया भुगतान अलग रखा गया है क्योंकि केडीएस केवल संबद्ध उपयोक्ताओं से समान राशि वसूल करता है और इसे सीडीएलबी को भेजता है। केओपीटी ने यह भी कहा है कि वसूली के लिए सुविचारित दर सीडीएलबी विनियमों द्वारा समय—समय पर निर्धारित की गई है और केओपीटी के दरमानों के अधीन नहीं है। तदनुसार, देखा गया है कि केओपीटी ने वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए क्रमशः रु 2096.30 लाख, रु 2154.47 लाख और रु 2113.41 लाख सीडीएलबी को कंटेनरों के ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों की प्रतिपूर्ति को अलग रखा गया है। केओपीटी पुष्टि करे कि उक्त राशि प्रासारीक वर्षों में वार्षिक लेखों में आंकड़ों के अनुसार है।</p>																
(ii)	<p>कार्य पूँजी:</p> <p>कार्य दिशानिर्देश 2015 के खंड 2.5 के अनुसार, भारी पुर्जों से इतर और ईंधनों के अलावा वस्तुसूची पर सीमा छह माह औसत उपभोग है और शेष जमाराशियां एक माह के रोकड़ व्यय होंगे। केओपीटी निम्नलिखित गणना का व्योरे भेजे:</p>																
(क)	<p>फार्म 4 में केओपीटी द्वारा सुविचारित वस्तुसूची रु 1634.84 लाख है। वार्षिक लेखों में उक्त का संदर्भ भी दर्शाएं।</p>	<p>वस्तुसूची कार्य दिशानिर्देश, 2015 के खंड 2.5 के अनुसार निम्नलिखित तरीके से परिकलित की गई है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>विवरण</th> <th>राशि (रु 0 लाख में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को वस्तुसूची का मूल्य</td> <td>3372.06</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को ईंधन का स्टॉक मूल्य</td> <td>102.39</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>ईंधन के स्टॉक से इतर वस्तुसूची का मूल्य (1-2)</td> <td>3269.67</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>ईंधन के अलावा भंडारों का छह माह का औसत उपभोग</td> <td>1634.84</td> </tr> </tbody> </table> <p>यह उल्लेख किया जाए कि भारी पुर्जों तथा कस्टमाइज पुर्जों के मूल्य का अनुमान नहीं लगाया जा सकता क्योंकि इन्हें बही में अलग—अलग व्यवस्थित नहीं किया जाता है। बीमा पुर्ज, किसी परिसंपत्ति विशेष के लिए विशिष्ट, परिसंपत्ति के साथ पूँजीकृत किया गया है और इसलिए वस्तुसूची में शामिल नहीं किया गया है।</p>		विवरण	राशि (रु 0 लाख में)	1.	लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को वस्तुसूची का मूल्य	3372.06	2.	लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को ईंधन का स्टॉक मूल्य	102.39	3.	ईंधन के स्टॉक से इतर वस्तुसूची का मूल्य (1-2)	3269.67	4.	ईंधन के अलावा भंडारों का छह माह का औसत उपभोग	1634.84
	विवरण	राशि (रु 0 लाख में)															
1.	लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को वस्तुसूची का मूल्य	3372.06															
2.	लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को ईंधन का स्टॉक मूल्य	102.39															
3.	ईंधन के स्टॉक से इतर वस्तुसूची का मूल्य (1-2)	3269.67															
4.	ईंधन के अलावा भंडारों का छह माह का औसत उपभोग	1634.84															
(b)	<p>केओपीटी द्वारा फार्म 4 में सुविचारित रोकड़ शेषजमा रु 5102.79 लाख है।</p>	<p>फार्म 4 में रोकड़ शेष रु 16042.89 लाख सुविचारित किया गया है और रु 5102.79 लाख नहीं जिसके बारे में टीएमपी द्वारा बताया गया है। रोकड़ शेष पर सीमा निम्नवत् परिगणित की जा रही है:-</p> <table border="1"> <tr> <td>2013–14 के लिए लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार व्यय</td> <td>रु 196637.61 लाख</td> </tr> <tr> <td>2013–14 के लिए लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार मूल्यहास</td> <td>रु 4122.93 लाख</td> </tr> <tr> <td>मूल्यहास के समायोजन के बाद कुल रोकड़ व्यय</td> <td>रु 192514.69 लाख</td> </tr> </table>	2013–14 के लिए लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार व्यय	रु 196637.61 लाख	2013–14 के लिए लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार मूल्यहास	रु 4122.93 लाख	मूल्यहास के समायोजन के बाद कुल रोकड़ व्यय	रु 192514.69 लाख									
2013–14 के लिए लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार व्यय	रु 196637.61 लाख																
2013–14 के लिए लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार मूल्यहास	रु 4122.93 लाख																
मूल्यहास के समायोजन के बाद कुल रोकड़ व्यय	रु 192514.69 लाख																

		एक माह रोकड़ व्यय	रु 16042.89 लाख
2.	दरमान:		
(i)	खंड 3 : सामान्य सिद्धांत। टिप्पणी सं- (v)  केओपीटी ने अपने मसौदा दरमान में मौजूदा वाक्य 'तथापि, आईसीडी/सीमाशुल्क अधिसूचित सीएफएस से/को कंटेनर के मामले में, संबद्ध आईसीडी अथवा सीएफएस परिचालक भी पत्तन प्रभारों की अदायगी कर सकता है।' को हटाने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित हटाए जाने का कारण स्पष्ट करें।	प्रस्तावित संशोधन से कंटेनर एजेंट/एमएलओ द्वारा अनुरक्षित जमा खाते से आयत कंटेनरों के लिए पत्तन प्रभारों के ऑनलाइन ब्लॉकिंग कार्यविधि का सुगम कार्यान्वयन करने में मदद मिलेगी। यह उल्लेख किया जा सकता है कि सीएफएस/आईसीडी परिचालक लाइनों/कंटेनर एजेंटों द्वारा बाद में नामांकित किए जाते हैं और, इसलिए, उनके ब्योरे आयात परिचालन चक्र की बहुत शुरुआत से ही उपलब्ध नहीं हैं।  जब ब्लॉकिंग कार्यविधि कार्यान्वयन की जाती है, तब पत्तन उपयोक्ताओं को डिलीवरी के लिए पत्तन टर्मिनल में अंतिम बिल पेश करने की आवश्यकता नहीं होती है। इसके अलावा, अधिक भुगतान की घटना और वापिसी दावे न्यूनतम हो जाएंगे। ब्लॉकिंग कार्यविधि की शुरुआत से तेजी से निकासी में मदद मिलेगी और कारोबार करने के तरीके में सुधार होगा।  यह याद किया जा सकता है कि किसी भी उपयोक्ता संगठन ने संयुक्त सुनवाई में इस मुददे पर टीएमपी के समक्ष विरोध नहीं किया था।	
(ii)	खंड 3: सामान्य सिद्धांत – टिप्पणी सं. (xxiii)  प्रस्तावित दरमान में, देखा गया है कि केओपीटी ने एचडीसी और केडीएस दोनों के लिए एकसमान प्रशुल्क को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। तथापि, यह भी देखा गया है कि केओपीटी ने केडीएस तथा एचडीसी के लिए अलग-अलग कार्यनिष्ठादान मानकों का प्रस्ताव किया है। जैसाकि केओपीटी को जानकारी होगी, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.2 में यथा विनिर्दिष्ट, थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 100 प्रतिशत की सीमा तक दरमान का सूचकांकन महापत्तन न्यास द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्ठादान मानकों की उपलब्धि के अधीन है। इस खंड में यह भी विनिर्दिष्ट किया गया है कि कार्यनिष्ठादान मानकों को पूरा नहीं करने पर, अगले वर्ष में सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी। दिया गया है कि पत्तन ने केडीएस तथा एचडीसी के विभिन्न कार्यनिष्ठादान मानकों का प्रस्ताव किया है और कार्यनिष्ठादान मानक अर्जित करने की एक प्रणाली की स्थिति में और कार्यनिष्ठादान मानक अर्जित नहीं करने की अन्य प्रणाली में, एक प्रणाली का दरमान सूचकांकित किया जाएगा और अन्य प्रणाली का दरमान दिघर रहेगा। इस प्रकार, एचडीसी तथा केडीएस दोनों में एकसमान प्रशुल्क बनाए रखने के लिए केओपीटी का आशय व्यर्थ हो जाएगा। अतः केओपीटी इस मामले की जांच करें।	प्रशुल्क नीति के खंड 3.2 में कहा गया है कि सूचकांकन लाभ महापत्तन न्यासों द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्ठादान मानकों की उपलब्धि के अधीन होगा।  तदनुसार, केओपीटी सूचकांकन का लाभ लेने के लिए हकदार होगा यदि दोनों गोदी प्रणालियों (एचडीसी तथा केडीएस) के लिए इसके द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्ठादान मानक अर्जित किए जाते हैं।  एकसमान प्रशुल्क ढांचे के संबंध में, पिछले संशोधनों के दौरान केओपीटी की स्थिति प्राधिकरण को पहले ही स्पष्ट की जा चुकी है और स्थिति में बदलाव नहीं आया है।	
(iii)	हालांकि घाटशुल्क दर खंड 4.1. – घाटशुल्क क्र.सं. 8,9,11,16 और 20 में निम्नलिखित कार्गो मदों के लिए प्रस्तावित की गई है, परन्तु इन कार्गो के प्रहस्तन से किसी आय को फार्म 3 में नहीं लिया गया है। केओपीटी फार्म 3 में इन कार्गो के प्रहस्तन के प्रभाव पर विचार करें।		
	(क) जलयान बंकर पाइपलाइनों सहित सभी द्रव्यों का रु 100.24 प्रति मी.ट. की दर से प्रहस्तन।	जलयान के बंकर सहित पाइपलाइन के माध्यम से इतर प्रहस्तित सभी द्रव्यों पर सूचना वित्तीय वर्ष 2014–15 के लिए अलग से उपलब्ध नहीं करवाई गई है और इसलिए इसका प्रहस्तन करने से होने वाली आय लेखा शीर्ष के सामने नहीं दर्शाई गई है। तथापि, यह कहा जा	

		सकता है कि जलयान के बंकर से आय को पीओएल में शामिल किया गया है।												
	(ख) रु 53.89 प्रति मी.ट. की दर से अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से लौह अयस्क का प्रहस्तन।	वित्तीय वर्ष 2014–15 के दौरान अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से लौह अयस्क प्रहस्तित नहीं किया गया है। तदनुसार, प्रस्तावित दर पर आय इस लेखा पर नहीं दर्शाई गई है। तथापि, दरमान में मौजूदा दर केवल संशोधित की गई है क्योंकि इस प्रकार के कार्गो का भविष्य में प्रहस्तन किए जाने की संभावना है।												
	(ग) अविनिर्दिष्ट सभी प्रकार के कोयला, उर्वरक, उर्वरक कच्चा माल, सोडा एश और सभी अन्य शुल्क बल्क रु 150/- प्रति मी.ट. की दर से प्रहस्तन।	वित्तीय वर्ष 2014–15 के दौरान पत्तन के स्वयं के बर्थ में इस श्रेणी के अधीन कोई कार्गो प्रहस्तित नहीं किया गया है। प्रस्तावित दर पर आय तदनुसार नहीं दर्शाई गई है। तथापि, दरमान में मौजूदा दर केवल संशोधित की गई है क्योंकि इस प्रकार के कार्गो का भविष्य में प्रहस्तन होने की संभावना है।												
	(घ) क्र.सं. 16 पर सूचीबद्ध कई कार्गो मदें।	2014–15 में इसके प्रहस्तन के अनुसार क्रमांक संख्या 16 के अधीन सूचीबद्ध कार्गो के मामले में प्रस्तावित दर पर आय दर्शाई गई है।												
	(ङ) कार, कोई रबड़ टायर वाला वाहन, कार्गो मूविंग उपस्कर, अर्थ मूविंग उपकरण।	आय प्रस्तावित दर पर नहीं दर्शाई गई है क्योंकि प्रहस्तित इकाइयों की संख्या पर ब्यारे उपलब्ध नहीं हैं।												
(iv)	अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से ताप कोयला के प्रहस्तन के मामले में, केओपीटी ने खंड 4.1. – घाटशुल्क – क्र.सं. 10 पर उत्पादकता से जुड़े घाटशुल्क की शुरुआत का प्रस्ताव किया है। केओपीटी आधार भेजे और ताप कोयला के लिए उत्पादकता से जुड़ा घाटशुल्क प्रभार प्रस्तावित करने का कारण बताए।	<p>अभियांत्रिक प्रहस्तन के लिए उत्पादकता से जुड़ा प्रशुल्क सुविधा (टीएनजीईडीसीओ) के एकमात्र ग्राहक को सुविधा प्रदान करने के लिए निर्धारित किया गया था। तथापि, टीएएमपी द्वारा की गई संयुक्त सुनवाई के दौरान, ग्राहक के प्रतिनिधि ने ऐसे उत्पादकता से जुड़ी दर के विरुद्ध आपत्ति उठाई थी।</p> <p>इसके अलावा, सरकारी निदेश के अनुसार, बर्थ उत्पादकता मामले को बर्थिंग नीति में अलग से संबंधित किया जा रहा है।</p> <p>उर्प्युक्त के मद्देनजर, ताप कोयला के अभियांत्रिक प्रहस्तन के लिए उत्पादकता-संबंधित प्रशुल्क की शुरुआत हेतु प्रस्ताव वापिस लिया जा रहा है।</p> <p>दरमानों का प्रासंगिक खंड निम्नवत् पढ़ा जाएः</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">क्र.4.</th> <th>घाटशुल्कः</th> </tr> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>विवरण</th> <th>दरें रु0 में प्रति टन</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>10.</td> <td>● ताप कोयला</td> <td>75.00</td> </tr> </tbody> </table>	क्र.4.		घाटशुल्कः	क्र.सं.	विवरण	दरें रु0 में प्रति टन	अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो			10.	● ताप कोयला	75.00
क्र.4.		घाटशुल्कः												
क्र.सं.	विवरण	दरें रु0 में प्रति टन												
अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो														
10.	● ताप कोयला	75.00												
(v)	खंड 4.8. पत्तन ने मसौदा प्रस्तावित दरमान में नई शर्त शामिल की है अर्थात् “यदि कोई कार्गो एक बार से अधिक लंगरगाहों में जतारा/लादा जाता है घाटशुल्क विभिन्न लंगरगाहों में किए गए प्रहस्तन की संख्या के बावजूद एस.4.1. और एस.4.2. में विनिर्दिष्ट दर के 150 प्रतिशत पर वसूल किया जाएगा।”	दरमानों के अनुसार, घाटशुल्क का 90 प्रतिशत प्रत्येक लंगरगाह परिचालन के लिए प्रमार्य है। जब दो लंगरगाहों पर प्रहस्तन किया जाता है तो घाटशुल्क का 180 प्रतिशत प्रमार्य है। इसी प्रकार, घाटशुल्क का 270 प्रतिशत लागू होता है जब परिचालन तीन अलग-अलग लंगरगाहों पर किया जाता है। ट्रेड से अपावेदन के आधार पर, पत्तन न्यास ने 150 प्रतिशत की दर से घाटशुल्क की वसूली को सीमित करने पर विचार किया है जब कार्गो एक बार से अधिक लंगरगाहों में लादा/जतारा जाता है।												

<p>इसके अलावा, यदि ऐसा कार्गो किसी बर्थ/जेटटी/पत्तन से संबंधित घायित अंतर्देशीय पोत घाटों में उत्तराई/लदाई के लिए किसी अन्य पोत अथवा बार्ज/नाव/फलैट द्वारा दुलाई की जाती है तो घाटशुल्क कॉलम (iii) के अधीन एस.4.5. के अनुसार केओपीटी के जेटटी/बर्थ में प्रहस्तन के विरुद्ध विनिर्विट दरों पर ऐसी उत्तराई/शिपमेंट के लिए वसूली की जाएगी।"</p> <p>उक्त टिप्पणी शामिल किए जाने का कारण स्पष्ट करें। केओपीटी द्वारा अब तक अनुसारित इस प्रकार के मामलों के लिए प्रशुल्क व्यवस्था बताई जाए।</p>	<p>खंड का दूसरा हिस्सा केओपीटी की जेटिटयों, बर्थों अथवा अंतर्देशीय घाटों पर घाटशुल्क वसूल करने की मौजूदा स्थिति को स्पष्ट करता है।</p>												
<p>(vi) क्र.सं. एस.6 – तट प्रहस्तन प्रभार</p> <p>मौजूदा दरमान में तट प्रहस्तन प्रभार "लेबर" और "लेबर एवं उपकरण" के मामले में प्रभार्य है। प्रस्तावित दरमान में, केओपीटी ने दो गतिविधियों अर्थात् (क) हुक घाइंट से/को भंडारण घाइंट तक/से कार्गो का स्थानांतरण और (ख) प्राप्त करने के लिए भंडारण घाइंट पर डिलीवरी अथवा उत्तराई के लिए भंडारण घाइंट पर लदाई। प्रस्तावित संशोधन के लिए कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>तट प्रहस्तन के वास्तविक परिचालन में, पत्तन लेबर के बिना पत्तन उपकरण नहीं दिया गया है। इसके अलावा, परिचालन के कुछ घटकों में केवल लेबर ही शामिल है। तदनुसार प्रस्तावित दरें लेबर के साथ उपकरण की आपूर्ति लेती है और केवल लेबर की आपूर्ति भी करती है, जैसी भी स्थिति हो। परिणामस्वरूप, तट प्रहस्तन परिचालन के प्रत्येक घटक के लिए 'लेबर' तथा 'लेबर एवं उपकरण' हेतु पृथक दरें प्राप्तिगंगीक नहीं हैं। वर्गीकरण के लिए, दो उदाहरण नीचे दिए गए हैं:-</p> <table border="1" data-bbox="752 916 1291 1432"> <thead> <tr> <th>मद</th> <th>विवरण</th> <th>वर्तमान दरें</th> <th>प्रस्तावित दरें</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)</td> <td>बैगों में कार्गो और पैकेज (जहां प्रहस्तन पूरी तरह से हाथों से किया जाता है, केवल हैंडक्राफ्ट का इस्तेमाल करते हुए, यदि आवश्यक हो)</td> <td>29.16</td> <td>33.67 (22.56+ 11.11)</td> </tr> <tr> <td>(2)</td> <td>लौह और स्टील; पाइप और ट्यूब</td> <td>139.97</td> <td>161.67 (108.32+53 .35)</td> </tr> </tbody> </table> <p>तट प्रहस्तन के वास्तविक परिचालन में मद (1) के मामले में केवल लेबर ही शालि है, इसलिए, प्रस्तावित दर मौजूदा दर के "केवल लेबर" कॉलम के अधीन दर लेते हुए परिकलित की गई है। इसी तरह, तट प्रहस्तन के वास्तविक परिचालन में मद (2) के मामले में लेबर और उपकरण दोनों शामिल हैं, इसलिए, प्रस्तावित दर मौजूदा दर के "लेबर एवं उपकरण" कॉलम के अधीन दर लेते हुए परिकलित की गई है। इसके अलावा, तट प्रहस्तन प्रभारों को अब घाट तथा भंडारण यार्ड के बीच कार्गो के स्थानांतरण और डिलीवरी के लिए लदाई अथवा प्राप्ति के लिए उत्तराई शामिल करते हुए घाट तथा भंडारण यार्ड और दूसरे भाग के बीच कार्गो के स्थानांतरण को कवर करते हुए प्रथम भाग के साथ दो हिस्से में बांटा गया है। चूंकि प्रथम भाग में लदाई/उत्तराई दोनों शामिल हैं जबकि दूसरे भाग में केवल लदाई/उत्तराई शामिल है, इसलिए दर ढांचा इस तरह से प्रस्तावित किया गया है कि दो भागों की दरें 67 प्रतिशत:33 प्रतिशतके अनुपात में हैं। केवल एस.6.1.</p>	मद	विवरण	वर्तमान दरें	प्रस्तावित दरें	(1)	बैगों में कार्गो और पैकेज (जहां प्रहस्तन पूरी तरह से हाथों से किया जाता है, केवल हैंडक्राफ्ट का इस्तेमाल करते हुए, यदि आवश्यक हो)	29.16	33.67 (22.56+ 11.11)	(2)	लौह और स्टील; पाइप और ट्यूब	139.97	161.67 (108.32+53 .35)
मद	विवरण	वर्तमान दरें	प्रस्तावित दरें										
(1)	बैगों में कार्गो और पैकेज (जहां प्रहस्तन पूरी तरह से हाथों से किया जाता है, केवल हैंडक्राफ्ट का इस्तेमाल करते हुए, यदि आवश्यक हो)	29.16	33.67 (22.56+ 11.11)										
(2)	लौह और स्टील; पाइप और ट्यूब	139.97	161.67 (108.32+53 .35)										

		(6)(ii) के मामले में, एस.6.1.(i) के साथ लदाई/उतराई के लिए दर को बनाए रखने के लिए समानुपात में थोड़ा परिवर्तन किया गया है।  उपर्युक्त बंटवारा किया गया है क्योंकि तटीय रियायत डिलीवरी के लिए लदाई अथवा प्राप्ति के लिए उतराई वाले दूसरे भाग पर टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार लागू नहीं है।
(vii)	खंड 6 के अधीन वर्तमान टिप्पणियां (i) और (ii) को हटा दिया गया दिखाई देता है। उक्त टिप्पणियों को हटाने के प्रस्ताव का कारण स्पष्ट करें।	प्रश्न सं. (vi) के जवाब में यथा स्पष्ट किए गए ढांचे में बदलाव के मद्देनजर, उक्त टिप्पणियां हटाई गई हैं।
(viii)	केओपीटी ने भंडारण क्षेत्र/हुक प्याइंट (एस.6.3.1) प्रेषण संबंधित सेवाएं (एस.6.3.2) और परिवहन (एस.8) में शुष्क बल्क कार्गो की हीपिंग/हाइ हीपिंग से होने वाली आय का अनुमान नहीं लगाया दिख रहा है। इन सेवाओं से होने वाली आय भी फार्म 3 में दी जाए।	केओपीटी ने दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार वित्तीय वर्ष 2014–15 के दौरान पत्तन के स्वयं के बर्थॉ द्वारा विशेष रूप से प्रहसित यातायात पर विचार करते हुए दरमान को तैयार किया है। आय तदनुसार 2014–15 में वास्तव में प्रदत्त सेवाओं और प्रहसित कार्गो/पोतों के आधार पर प्रस्तावित दर पर अनुमानित की गई है। 2014–15 के दौरान भंडारण क्षेत्र/हुक प्याइंट में 'शुष्क बल्क कार्गो की हीपिंग/हाइ-हीपिंग' (एस.6.3.1), 'प्रेषण संबंधित सेवाएं' (एस.6.3.2) और 'परिवहन' (एस.8) के लेख पर पत्तन द्वारा कोई सेवा प्रदत्त नहीं की गई है। इससिलिए, आय उपर्युक्त मद शीर्षों के स्थान पर प्रस्तावित दर पर परिकलित नहीं की गई है।
(ix)	खंड 9.1 लदाई/उतराई/रि-स्टेकिंग प्रभार केओपीटी ने 'शुष्क बल्क कार्गो' ट्रक/वैगन से लदाई/उतराई पर प्रभारों की वसूली के लिए प्रशुल्क मद शामिल की है। केओपीटी ने यह टिप्पणी भी शामिल की है कि उक्त प्रभार डम्परों से शुष्क बल्क कार्गो की उतराई के लिए लेबर और/अथवा उपस्कर के उपयोग के लिए है और बिना लेबर/उपस्कर सहयोग की अपेक्षा वाले डम्परों से शुष्क बल्क कार्गो की उतराई के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। प्रस्तावित संशोधनों के कारण स्पष्ट करें।	वर्तमान दरमान में शुष्क बल्क कार्गो की लदाई/उतराई के लिए कोई दर नहीं है। चूंकि केओपीटी वर्तमान में शुष्क बल्क कार्गो का तट प्रहस्तन परिचालन कर रहा है, 'टट प्रहस्तन प्रभार' की परिभाषा के अधीन शामिल सेवाओं से परे ऐसे कार्गो की लदाई/उतराई की जरूरत पैदा हो सकती है। यदि दरमान में किसी सेवा के लिए कोई दर नहीं होती है तो इससे परिचालन समस्या पैदा हो सकती है।  केओपीटी ने पिछले संशोधन के दौरान भी उक्त सेवा के लिए दर का प्रस्ताव किया था।  दर को शासित करने वाली शर्त के संबंध में, यह उल्लेख किया जा सकता है कि बहुत प्रायः शुष्क बल्क स्वतः उतराई डम्परों द्वारा प्रहसित किया जाता है जहां डम्पर स्वतः ही कार्गो की उतराई करते हैं। ऐसे मामलों में, केओपीटी द्वारा पृथक प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे क्योंकि एस.8.1. के अधीन निर्धारित परिवहन प्रभार से परे कोई अतिरिक्त सेवा शामिल नहीं होती।
(x)	क्र.सं. एस.10.1(क)–रियायत।  पत्तन ने 6.50 मिलियन टन से अधिक कच्चे तेल के प्रहस्तन पर घाटशुल्क पर रियायत निर्धारित करने वाली टिप्पणी को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित हटाये जाने का कारण स्पष्ट करें।	हल्टिया-बरौनी क्रूड पाइपलाइन की शुरुआत के बाद, आईओसी रिफाइनरी की अधिकांश कच्चा तेल आवश्यकता वर्तमान में इसके माध्यम से पूरी हो रही है और उपर्युक्त एक वर्ष में 6.5 एमएमटी से से अधिक कच्चे तेल के प्रहस्तन के लिए रियायत का प्रावधान व्यर्थ हो गया है। यदि जरूरत पड़ती है तो केओपीटी अपने बोर्ड के अनुमोदन से उचित रियायत देने पर विचार कर सकता है।
(xi)	क्र.सं. एस. 10.2 – रियायत  इसी तरह, कच्चा तेल, पीओएस तथा इसके उत्पादों का प्रहस्तन करने पर केडीएस आयातक/निर्यातक को प्रदत्त रियायत को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित हटाए जाने का कारण स्पष्ट करें।	रियायत से आयातकों/निर्यातकों द्वारा पत्तन सेवाओं में पुट और मांग के माध्यम से कार्गो में वृद्धि नहीं हुई है इससिलिए इसे समाप्त किया गया है। तथापि, प्रस्तावित दर अधिकतम दर है और केओपीटी स्थिति की समीक्षा करेगा यदि भविष्य में मांग बढ़ती है।
(xii)	वर्तमान दरमान में, आईसीडी कंटेनरों के लिए समेकित बॉक्स दरें सामान्य कंटेनरों के लिए समेकित बॉक्स दरों से कम हैं। अब, केओपीटी ने सामान्य और आईसीडी दोनों कंटेनरों लागू किए जाने के लिए संयुक्त समेकित बॉक्स दर का प्रस्ताव किया गया है।	लम्बे समय तक पत्तन प्रभारों के रूप में कटौती के रूप में आईसीडी यातायात को बढ़ावा देने के लिए दिए गए वित्तीय लाभों ने कोलकाता पत्तन में आईसीडी यातायात में बढ़ोतरी में परिवर्तित नहीं किया है। 2012–13, 2013–14, 2014–15 और 2015–16 के दौरान केडीएस में

	आईसीडी कंटेनरों के लिए रियायती दरें वापिस लेने के कारण स्पष्ट करें।	प्रहसित आईसीडी कंटेनर क्रमशः 34126 टीईयू 31836 टीईयू 36087 टीईयू और 33987 टीईयू थे। इसे लेते हुए समग्र केओपीटी (केडीएस और एचडीसी दोनों) में वर्ष 2012-13, 2013-14 और 2014-15 के दौरान केवल क्रमशः 41234 टीईयू 37759 टीईयू और 41107 टीईयू थे। अतः इस मामले की समीक्षा करने पर केओपीटी ने आईसीडी कंटेनरों के लिए कम दरों के लाभ को समाप्त करने का प्रस्ताव किया था। चूंकि दरमानों में अधिसूचित दरें अधिकतम दरें हैं, इसलिए पत्तन के पास यह विकल्प होगा कि अपने वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर भविष्य में इसे कम किया जा सके।
(xiii)	लदे हुए/खाली कंटेनरों और अति आयामीय कंटेनरों (एस.11.3) की डिलीवरी/प्राप्ति के दौरान यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के लिए प्रभार प्रस्तावित करने का आधार और कारण बताएं।	तटीय रियायत रूप में किए गए पृथक्करण ऐसे लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ पर लागू नहीं हैं। लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के लिए प्रभार केडीएस में समेकित प्रहस्तन के लिए कुल प्रभार के लगभग 10 प्रतिशत पर प्रस्तावित किया गया है।
(xiv)	पार्टी द्वारा कियाये पर लिए गए उपस्कर द्वारा डिलीवरी/प्राप्ति के दौरान यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के लिए रियायत प्रदान करने के प्रावधान को हटाने [एस.12.1(घ)] का कारण स्पष्ट करें।	चूंकि इस सेवा के लिए पृथक्क प्रभार अब प्रस्तावित किया गया है, इसलिए यह प्रावधान व्यर्थ हो गया है। यदि केओपीटी सेवा प्रदान नहीं करता है तो एस.11.3 के अधीन निर्धारित प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।
(xv)	सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए प्रभार [एस.14.1(क्र.सं. 13)] प्रस्तावित करने का आधार और कारण बताएं।	सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए प्रभार टीएएमपी द्वारा राजपत्र सं. 296 दिनांक 20 अक्टूबर 2014 द्वारा अनुमोदित एवं अधिसूचित किए गए थे। प्रस्तावित दरमानों में इसे अन्य मदों में की गई दरों में सामान्य वृद्धि का अनुसरण करते हुए इसे शामिल किया गया है।
(xvi)	केओपीटी ने पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन से अनुमानित आय का अनुमान लगाया दिखाई नहीं दिया है (एस.13)। इस सेवा से होने वाली आय को फार्म 3 में लिया जाएगा।	2014-15 के दौरान, केओपीटी ने कोई पोतांतरण कंटेनर प्रहसित नहीं किए थे। तदनुसार, प्रस्तावित दर से इस लेखा पर कोई आय नहीं दर्शाई गई है।
(xvii)	यह भी देखा गया है कि केओपीटी ने कंटेनर/कंटेनर पोत को प्रदत्त विविध सेवाओं (एस.14) अर्थात् प्रशीतन कंटेनर को बिजली की आपूर्ति (क्र.सं. 3), पत्तन उपस्कर का उपयोग (क्र.सं. 5), कंटेनरों का ऑन बोर्ड बांधना/खोलना, टिवर्स्ट लॉक लगाना और खोलना और (एचडीसी) के लिए अनुषंगी दस्तावेजीकरण (क्र.सं. 11) और कट ऑफ अवधि (क्र.सं. 12) के बाद प्रविष्ट लदाई कंटेनरों का निर्यात से आय का अनुमान नहीं लगाया है। इस सभी सेवाओं से होने वाली आय को फार्म 3 में लिया जाए।	वर्ष 2014-15 के लिए प्रशीतन कंटेनर को बिजली की आपूर्ति (एस. 14, क्र.सं. 3) के लेखा पर आय रु 3.46 करोड़ थी और प्रस्तावित आय रु 6.92 करोड़ अनुमानित की गई है। यह उप शीर्ष चूकवश फार्म 3 में नहीं दर्शाया गया था जिसके लिए खेद है। पत्तन उपस्कर (एस 14, क्र.सं. 5) के उपयोग के संबंध में, 2014-15 के दौरान कोई आय नहीं थी, प्रस्तावित आय में अनुमान नहीं लगाया गया था। कंटेनरों को ऑन बोर्ड बांधना/खोलना, टिवर्स्ट लॉक लगाना और खोलना और (एचडीसी) (एस.14, क्र.सं. 11) के लिए अनुषंगी दस्तावेजीकरण: वित्तीय वर्ष 2014-15 के दौरान पत्तन उपयोक्ता ऑफ को सेवाएं प्रदान नहीं की गई थीं। तदनुसार, प्रस्तावित दर पर कोई आय उक्त लेखा शीर्ष के प्रति परिकलित नहीं की गई है। तैयार रहने के लिए कट ऑफ अवधि के बाद तैयार रखे गए निर्यात लदाई कंटेनरों अथवा कट ऑफ अवधि के बाद प्रविष्ट निर्यात लदे हुए कंटेनरों के लिए प्रभार 2014-15 के लिए आय में अलग से नहीं लिए गए थे और इसके लिए अलग से अनुमान नहीं किया गया है। इस शीर्ष से आय को वार्षिक लेखों में अवशिष्टों में शामिल किया गया है। अवशिष्टों के लेखा पर 2014-15 के दौरान कुल आय रु 0.81 करोड़ है जिसकी मद विशेष घटकों में से एक है।
(xviii)	दो प्रकार के पेलोडरों अर्थात् 1 घनमीटर क्षमता तक और 1 घन मीटर क्षमता से अधिका के लिए दरों के निर्धारण के मौजूदा प्रावधान के विरुद्ध, केओपीटी ने अब केवल एक पेलोडर के लिए दरों का प्रस्ताव किया है। ऐसे समेकितकरण के लिए आधार और	केओपीटी में वर्तमान में प्रयुक्त पेलोडर 1 घन मीटर क्षमता से अधिक के हैं।

	कारण बताएँ।	
(xix)	देखा गया है कि केओपीटी ने इन सेवाओं में अंडमान और केओपीटी के बीच तटीय व्यापार में संलिप्त पोतों पर बर्थ किराया प्रभार (एस. 21.1, क्र.सं. 3) और प्रदर्शनी पोत (एस.21.21, क्र.सं. 4) और मूरिंग लंगरगाह (एस.22.1) पर बर्थ किराया प्रभारों की वसूली से आय को भी फार्म 3 में लिया जाए।	अंडमान और केओपीटी के बीच तटीय व्यापार में संलिप्त पोतों पर बर्थ किराया प्रभार (एस. 21.1, क्र.सं. 3) को 2014-15 के लिए आय में अलग से नहीं लिया गया था परन्तु इसे तटीय पोत से संबंधित आय में शामिल किया गया था। अतः, प्रस्तावित आय में इसका पृथक अनुमानन नहीं किया गया है।  प्रदर्शनी पोत (एस.21.21, क्र.सं. 4) पर बर्थ किराया नहीं दर्शाया गया था क्योंकि वर्ष 2014-15 में कोई आय नहीं थी तदनुसार प्रस्तावित आय में कोई अनुमानन नहीं किया गया है।  पोतों के मूरिंग/लंगरगाह (एस.22.1) प्रभारों को पोत की स्थिति पर निर्भर करते हुए विदेशी/तटीय बर्थ किराया में शामिल किया गया है जिसके लिए सेवा उपलब्ध करवाई गई है।
(xx)	यह भी देखा गया है कि केओपीटी ने क्र.सं. 6 में सूचीबद्ध सेवा के सिवाय क्र.सं. 1 से 10 रूप में यथा सूचीबद्ध विदेशगामी पोतों (एस.23.1) को प्रदत्त विविन्न विविध सेवाओं के लिए प्रभारों की वसूली से आय को नहीं लिया गया है। अन्य विविध सेवाएं प्रदान करने से होने वाली आय को भी फार्म 3 में लिया जाए।	क्र.सं. 1,3,4,6 और 9 में यथा सूचीबद्ध विदेशगामी पोतों (एस.23.1) को प्रदत्त विविध सेवाओं से आय को 2014-15 के दौरान पोतों को वास्तव में प्रदत्त सेवा की घटना के आधारपर प्रस्तावित दर पर परिकलित किया गया है। विविध सेवाओं में से, 'फायर फ्लोट का उपयोग' (क्र.सं. 2), 'गोताखोरी संबंधी कार्य के लिए तैनात अतिरिक्त लेवर', (क्र.सं. 5), 'बिजली की आपूर्ति', (क्र.सं. 7) और 'यात्रियों को ढोने वाले पोतों पर अतिरिक्त प्रभार', (क्र.सं. 8) को प्रस्तावित दर पर परिकलित नहीं किया जा सकता था क्योंकि 2014-15 के दौरान पोतों को उक्त सेवाएं प्रदान नहीं की गई थीं।  यह उल्लेख किया जाए कि विदेशगामी पोतों (एस.23.1) को प्रदत्त विविध सेवाएं क्र.सं. 1 से 9 के अधीन कवर किए गए हैं और टीएमपी द्वारा यथा उल्लिखित 1 से 10 के अधीन कवर नहीं किए गए हैं।
(xxi)	विदेशगामी पीओएल टैंकर/अन्य पोतों (एस. 23.3.) पर ब्लास्ट वॉटर के संव्यवहार के लिए प्रभार से होने वाली आय को केओपीटी द्वारा नहीं लिया गया दिखाई देता है। इसे फार्म 3 में लिया जाए।	विदेशगामी पीओएल टैंकर/अन्य पोतों (एस. 23.3.) पर ब्लास्ट वॉटर के संव्यवहार के लिए प्रभार से होने वाली आय को प्रस्तावित दर पर परिकलित नहीं किया गया है क्योंकि किसी भी पोत ने वित्तीय वर्ष 2014-15 के दौरान सेवा प्राप्त नहीं की थी।
(xxii)	फार्म 3 में ली गई टोवेज और पाइलटेज (एस.24.1) से आय सही दिखाई नहीं दे रही है। गणना में सुविचारित दरें प्रस्तावित दरमान में यथा प्रदर्शित दरों के अनुसार दिखाई नहीं दे रही हैं। केओपीटी गणना की जांच करे।	टोवेज तथा पाइलटेज प्रभारों से आय प्रस्तावित दरमान में प्रदर्शित दरों के अनुसार परिकलित की गई है।
(xxiii)	इसके अलावा, अंडमान और केओपीटी, (एस.24.1, क्र.सं. 3) के बीच चलने वाले तटीय पोत के मामले में पाइलटेज और टोवेज आय को नहीं लिया गया है। इसे लिया जाए।	अंडमान और केओपीटी (एस.24.1, क्र.सं. 3) के बीच तटीय व्यापार में संलिप्त पोत पर पाइलटेज तथा टोवेज आय 2014-15 के लिए आय में अलग से नहीं ली गई थी परन्तु इसे तटीय पोत से संबंधित आय में शामिल किया गया था। अतः, प्रस्तावित आय में इसका पृथक अनुमानन नहीं किया गया है।
(xxiv)	अंडमान और केओपीटी (एस.25.1, क्र.सं. iii) के बीच तटीय व्यापार में संलिप्त पोतों के मामले में पत्तन देयताओं से, प्रवेश करने वाले परन्तु कोई कार्गो/यात्री (एस.25.1, क्र.सं. v) नहीं उतारने अथवा लेने और उत्तराई प्रचालन (एस.25.1, क्र.सं. vi) के लिए पोत पर कोई आय फार्म 3 में ली गई दिखाई नहीं दी है। इसे शामिल किया जाए।	अंडमान और केओपीटी (एस.25.1, क्र.सं. iii) के बीच तटीय व्यापार में संलिप्त पोत पर पत्तन देयता आय को 2014-15 के लिए आय में अलग से नहीं लिया गया था परन्तु इसे तटीय पोत से संबंधित आय में शामिल किया गया था। अतः, प्रस्तावित आय में इसका पृथक अनुमानन नहीं किया गया है।
(xxv)	फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधा (एस.27.1, क्र.सं. 3) में प्रहसित 200 टन और अधिक के अंतर्देशीय पोतों पर विराम प्रभार से	प्रस्तावित दर पर आय को वास्तव में प्रहसित कार्गो/पोतों और वित्तीय वर्ष 2014-15 में प्रदत्त सेवाओं के आधार पर परिकलित किया गया है। वर्तमान मामले में, 200 टन और अधिक के अंतर्देशीय पोतों

	किसी आय को लिया गया दिखाई नहीं देता है। इसे लिया जाए।	पर विराम प्रभार से आय, फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधा (एस.27.1, क्र.सं. 3) पर प्रहस्तित, प्रस्तावित दर पर परिकलित नहीं की जा सकेगी क्योंकि यह सुविधा वित्तीय वर्ष 2014–15 में मौजूद नहीं थी।
(xxvi)	अंतर्देशीय पोत तथा गैर-प्रोपेल्ड क्राफ्टों के मामले में, मौजूदा दरमान में तटीय पोत के लिए यथा लागू सामान्य टोवेज तथा पाइलटेज प्रभारों के 50 प्रतिशत की लेवी निर्धारित की गई है। अब प्रस्तावित दरमान में, अंतर्देशीय तथा गैर-प्रोपेल्ड क्राफ्टों के लिए पाइलटेज तथा टोवेज उस तटीय पोत (एस.30.1) के समान स्तर पर निर्धारित किया गया है। अंतर्देशीय तथा गैर-प्रोपेल्ड पोतों के लिए रियायत वापिस लेने हेतु कारण बताएं। इस प्रावधान का वित्तीय प्रभाव फार्म 3 में लिया जाएगा।	वित्तीय प्रभाव: 2014–15 के दौरान, टोवेज तथा पाइलटेज सेवा किसी अंतर्देशीय तथा गैर-प्रोपेल्ड क्राफ्टों को उपलब्ध नहीं करवाई गई है। इसलिए उस तटीय पोत (एस.30.1) के समान स्तर पर टोवेज तथा पाइलटेज की प्रस्तावित लेवी का वित्तीय प्रभाव परिगणित नहीं किया जा सका था।
(xxvii)	फार्म 3 में फ्लाई एश पोत (एस.31) और स्लिपवे किराया प्रभार (एस.32) के प्रहस्तन से किसी आय को लिया गया दिखाई नहीं दिया है। इसे लिया जाए।	एचडीसी में फ्लाई एश जेटटी वित्तीय वर्ष 2014–15 में नहीं थी। इसलिए उक्त जेटटी में फ्लाई एश प्रहस्तन से आय को प्रस्तावित दर पर परिकलित नहीं किया जा सका था। टीटी शैड में फ्लाई एश पोत का प्रहस्तन: 2014–15 के दौरान फ्लाई एश के प्रहस्तन से आय 6.74 लाख टन प्रहस्तन द्वारा ₹0 2. 69 करोड़ थी। प्रस्तावित दर संशोधन के बाद अनुमानित आय ₹0 3. 10 लाख होगी जिसे जानबूझकर छोड़ दिया गया था। स्लिपवे किराया प्रभार: 2014–15 के दौरान स्लिपवे किराया से आय ₹0 0.09 करोड़ थी। प्रस्तावित दर संशोधन जिसे हटा दिया गया है, के बाद अनुमानित आय परिचालन के स्तर पर 2014–15 में ₹0 0.18 करोड़ होगा। तथापि, स्लिपवे किराया को वर्तमान में उच्च स्तर पर कम किया गया है।
(xxviii)	प्रस्तावित दरमान के भाग 9 में, प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं के लिए प्रभारों पर कार्यवाही करते हुए, आदेश सं. टीएएमपी/6/2016–केओपीटी दिनांक 30 मार्च 2016 द्वारा निर्धारित फ्लोटिंग क्रेन द्वारा मदर पोत और डॉटर पोत/बार्जों के बीच कार्गो के स्थानांतरण के लिए निर्धारित प्रशुल्क शामिल किया गया दिखाई नहीं देता है। इसे भाग–9 में उपयुक्ततः शामिल किया जाएगा।	चूक के लिए खेद है। भाग–9, खंड–3 के अधीन संशोधित दरमान में शामिल करने के लिए प्रभार और शर्त परिशिष्ट–1 में दी गई हैं। टीएएमपी कृपया संशोधित दरमान अधिसूचित करते समय इसपर विचार और शामिल करें।

11. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 26 जुलाई 2016 को केओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्लाइट प्रस्तुतीकरण पेश किया था; केओपीटी तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन पेश किए थे।

12.1. संयुक्त सुनवाई के बाद, कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपनी टिप्पणियां दी थीं। केओपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भी भेजी थीं।

12.2. संयुक्त सुनवाई के बाद, एमसीसी पीटीए इंडिया कार्पोरेशन प्रा. लि. (एमसीपीआई) ने अपने ईमेल दिनांक 18 अगस्त 2016 द्वारा हमें सूचित किया था कि एचडीसी/केओपीटी ने पोत पर आरोप कारणों की वजह से तलचिह्न पम्पिंग दर/विलंबित नौचालन अर्जित नहीं करने के लिए जुर्माना अधिरोपित करने और तलचिह्न पम्पिंग दर शुरू करने के बारे में चर्चा करने के लिए 10 अगस्त 2016 को हल्दिया ऑपल जेटिटयों के सभी उपयोक्ताओं के साथ एक बैठक आयोजित की थी। इसी बैठक के दौरान, केओपीटी ने उपयोक्ताओं को सलाह दी थी कि 16 से 17 अगस्त 2016 में प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां जमा करें। तदनुसार, एमसीपीआई ने टीएएमपी को पृष्ठाकृत प्रति केक साथ अपने ईमेल दिनांक 17 अगस्त 2016 द्वारा एचडीसी/केओपीटी को पम्पिंग दर पर अपनी टिप्पणियां जमा की थीं। हमने हमारे पत्र दिनांक 15 सितम्बर 2016 द्वारा इसके उत्तर के लिए केओपीटी को यह टिप्पणी भेजी थी। केओपीटी ने प्रतिसाद दिया था। एमसीपीआई और केओपीटी दोनों ने अपनी स्थिति को दोहराया था।

13. दिया गया है कि केओपीटी के दरमान की वैधता 31 मार्च 2016 को समाप्त हो रही थी, जैसाकि पहले बताया गया है, और केओपीटी द्वारा किए गए अनुरोध पर अधारित था, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 द्वारा केओपीटी के दरमान की वैधता को 30 जून 2016 तक विस्तारित किया था। उसके बाद, अपना संशोधित प्रस्ताव जमा करते समय, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 21 जून 2016 द्वारा संशोधित दरमान की अधिसूचना तक केओपीटी के मौजूदा दरमान (विशेष दर सहित) की वैधता विस्तारित करने का अनुरोध किया था। चूंकि केओपीटी के दरमान की वैधता 30 जून 2016 को समाप्त हो गई थी और केओपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव पर कार्यवाही करने के लिए अपेक्षित समय पर विचार करते हुए तथा केओपीटी के दरमान में अन्तर से बचने के लिए, केओपीटी के अनुरोध के आधार पर, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 5 जुलाई 2016 द्वारा केओपीटी के दरमान की वैधता को 30 सितम्बर 2016 तक अथवा संशोधित दरमान के कार्यान्वयन तक, जो भी पहले हो, विस्तारित किया गया था। यह आदेश 22 जुलाई 2016 को राजपत्र सं. 302 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया है।

14. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासांगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

15. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i) केओपीटी का मौजूदा दरमान पिछली बार प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/8/2013-केओपीटी दिनांक 21 फरवरी 2014 द्वारा अनुमोदित किया गया था। यह आदेश 19 मई 2014 को राजपत्र सं. 152 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। उक्त आदेश ने 31 मार्च 2016 तक वैधता अवधि वाला प्रशुल्क निर्धारित किया था। उक्त आदेश द्वारा, कार्य संबंधित प्रभारों पर बोर्ड पर 20 प्रतिशत वृद्धि स्थीकृत की गई थी और प्रशुल्क मदों जैसे वर्थ किराया, पत्तन देयताएं, स्थानांतरण प्रभार, लंगरगाह आदि के मुख्य पोत संबंधित प्रभारों पर 20 प्रतिशत वृद्धि स्थीकार की गई थी।

(ii) एमओएस ने अपने पत्र सं. 8(1)/2014-टीएएमपी दिनांक 13 जनवरी 2015 द्वारा नई "महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2015" जारी किए गए थे जिसे इस प्राधिकरण द्वारा राजपत्र सं. 30 दिनांक 27 जनवरी 2015 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। नई "महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2015" 13 जनवरी 2015 से लागू हुई थी। उसके बाद, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 1. 5 में यथा विनिर्दिष्ट, कार्य दिशानिर्देश प्रशुल्क नीति को लागू करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों के साथ विचार-विमर्श से जारी किए गए थे। कार्य दिशानिर्देश राजपत्र सं. 207 द्वारा 4 जून 2015 को अधिसूचित किए गए थे।

(iii) इस परिप्रेक्ष्य में, दिया गया है कि केओपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2016 तक है, केओपीटी प्रशुल्क नीति, 2015 और कार्य दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए 01 अप्रैल 2016 से 31 मार्च 2019 तक की अवधि के लिए अपने प्रशुल्क के संशोधन के लिए प्रस्ताव लेकर आया है।

(iv) केओपीटी ने अप्रैल 2016 में अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। उक्त प्रस्ताव जनवरी 2005 में (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी की गई तटीय रियायत नीति जिसे आदेश दिनांक 5 अक्टूबर 2015 पारित करते हुए सभी माहपत्तन न्यासों को इस प्राधिकरण द्वारा संप्रेषित किया गया था, को आंशिक रूप से संशोधित करते हुए इस प्राधिकरण को अपने पत्र दिनांक 17 सितम्बर 2015 द्वारा एमओएस द्वारा जारी निदेश पर आधारित था। एमओएस के उक्त निदेश के अनुसार, तटीय पोत के लिए पोत संबंधित प्रभार भारतीय रूपये (रु0) बनाम अमेरिकी डॉलर (डॉ0) के विनिमय दर उतार चढ़ाव को ध्यान में रखा जाना चाहिए ताकि सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं हो और ये प्रभार लागू विनिमय दर पर भारतीय रूपयों में संग्रहीत किए जाएंगे। विदेशी कंटेनरों के लिए अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभारों के संबंध में, तटीय कंटेनर के लिए प्रशुल्क अन्य विदेशी कंटेनरों के लिए लागू तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए और इन प्रभारों को लागू विनिमय दर पर भारतीय रूपयों में संग्रहीत किया जाएगा। तटीय पोत तथा तटीय कंटेनर के लिए दरों के तत्काल निर्धारण हेतु एमओएस के निदेश के आधार पर, इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के दरमान में उपयुक्त टिप्पणी शामिल करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 5 अक्टूबर 2015 पारित किया था और कार्यान्वयन के लिए केओपीटी तथा संबद्ध बीआटी परिचालकों सहित सभी महापत्तन न्यासों को संप्रेषित किया था। तदनुसार, केओपीटी के अप्रैल 2016 के प्रस्ताव में सरकार की उपर्युक्त नीति से आने वाले तटीय राजस्व को लेखा में लिया गया था। जब एमओएस को विनिमय दर उतार चढ़ावों के लिए लेखा में तटीय पोत/कंटेनर के लिए पुर्नउल्लेख के प्रभार पर अवगत करवाया गया था, सभी महापत्तन न्यासों को यह सलाह जारी किए जाने के अनुरोध के साथ कि तटीय प्रशुल्क लागू करते समय साक्षानी बरतें, एमओएस ने अपने अनुर्वती पत्र दिनांक 11 मई 2016 द्वारा निदेश दिया था कि उसक पूर्व निदेश दिनांक 17 सितम्बर 2015 को आस्थगित रखा जाए, जिसके बारे में केओपीटी सहित सभी महापत्तनों को एक आदेश दिनांक 19 मई 2016 द्वारा दोबारा संप्रेषित किया गया था। उपर्युक्त स्थिति के मददेनजर, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 24 जून 2016 द्वारा एमओएस के निदेश को लागू करने के लिए संशोधित प्रस्ताव भेजा था। संदर्भित मामले पर कार्यवाही किए जाने के दौरान केओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के साथ प्रस्ताव दिनांक 24 जून 2016 विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(v) (क) प्रशुल्क नीति, 2015 का खंड 2.1 प्रत्येक महापत्तन न्यास से यह अपेक्षा करता है कि एआरआर का मूल्यांकन किया जाए जोकि प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2. और इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए कार्य दिशानिर्देशों जमा प्रैविट्स कर रहे चार्टर्ड एकाउंटेंट/लागत तथा प्रब्रह्म लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित 31 मार्च 2014 को प्राप्त करते हुए पूजी प्रगतिधीन कार्य सहित नियोजित पूजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ को अलग रखने के अधीन तीन वर्ष 2011–12 (वाई1), 2012–13 (वाई2), 2013–14 (वाई3) के लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार वास्तविक व्यय के जोड़ का औसत है।

(ख) एमएसी बर्थों पर कंटेनर परिचालनों के लिए ऑन बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड (सीडीएलबी) को किए गए भुगतान को अलग रखा गया है क्योंकि केडीएस केवल संबद्ध उपयोक्ताओं से समकक्ष राशि वसूल करता है और सीडीएलबी को भेज देता है। संग्रहण के लिए सुविचारित दर सीडीएलबी विनियमों द्वारा समय-समय पर निर्धारित की गई है और केओपीटी के दरमान के अधीन नहीं है। तदनुसार, केओपीटी ने वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए क्रमशः रु0 2096.30 लाख, रु 2154.47 लाख और रु 2113.41 लाख सीडीएलबी को कंटेनर के ऑन बोर्ड प्रहसन विधार की प्रतिपूर्ति को अलग रखा देखा गया है। केओपीटी ने पुष्टि की है कि उक्त राशि प्रासांगिक वर्षों के लिए वार्षिक लेखों में प्रदर्शित आंकड़ों के अनुसार है।

(ग) केओपीटी ने प्रैविट्स कर रहे चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत् प्रमाणित तीन वर्ष 2011–12 (वाई1), 2012–13 (वाई2), 2013–14 (वाई3) के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन किया गया है। केओपीटी ने वर्ष 2011–12, 2012–13 और 2013–14 के लिए औसत वार्षिक व्ययों पर पहुंचने के लिए एआरआर परिकलन में अस्वीकार्य व्ययों को अलग रखा है। केओपीटी द्वारा प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2. और कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.2. में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार केओपीटी द्वारा किया गया निम्नलिखित समायोजन विशिष्ट उल्लेख के लिए दिया गया है:

(i) केओपीटी ने संपदा गतिविधि से संबंधित व्ययों (अर्थात् परिचालन व्यय, आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय और आबंटित वित्त एवं विविध व्यय) को अलग रखा है। वर्ष 2011–12, 2012–13 और 2013–14 के दौरान क्रमशः रु 1266.78 लाख, रु 1271.91 लाख और रु 84.31 लाख के ऋणों पर व्याज को भी अलग रखा गया है।

(ii) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2(iii) और कार्य दिशानिर्देशों के अनुसार, एकमुश्त व्ययों जैसे मजदूरी की बकाया राशियां, मजदूरी संशोधन से होने वाले पेंशन/ग्रेडिटी, एकमग्रेशिया भुगतानों आदि के 1/5 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) में शामिल किया जाना है। इसी प्रकार, पेंशन निधि में अंशदान के 1/5वें को एआरआर की गणना में शामिल किया जाना है। इसका अर्थ है उपर्युक्त व्ययों का 4/5वां एआरआर परिकलन में अलग रखे जाने हैं।

इस संबंध में, केओपीटी ने पत्तन के वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित पेंशन निधि में अंशदान का 4/5वां होते हुए वर्ष 2011–12, 2012–13 और 2013–14 के लिए क्रमशः रु 76.00 करोड़, रु 76.80 करोड़ और रु 244.71 करोड़ को अलग रखा है। केओपीटी द्वारा किया गया उपर्युक्त समायोजन प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार है और इसलिए विचार किया गया है।

(iii) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2. (iv) और कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.2. (iv) के अनुसार, परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के सकल के 25 प्रतिशत की अधिकतम सीमा के अधीन प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय एआरआर गणना में सुविचारित किये जाते हैं।

लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2011–12, 2012–13 और 2013–14 के लिए क्रमशः रु 244.49 करोड़, रु 271.95 करोड़ और रु 310.06 करोड़ है। उसके बाद, केओपीटी ने रु 205.88 करोड़, रु 213.87 करोड़ और 237.32 करोड़ की दर से लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार परिचालन व्ययों (मूल्यहास सहित परन्तु संपदा से संबंधित परिचालन व्ययों के अलावा) के 25 प्रतिशत का मूल्यांकन किया है। फार्म-2 में केओपीटी द्वारा प्रेषित गणना के अनुसार, केओपीटी ने परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के सकल के 25 प्रतिशत अधिक्य रूप में प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों के रु 38.61 करोड़, रु 57.08 करोड़ और रु 72.73 करोड़ की राशि की पहचान की थी इसलिए इसे प्रशुल्क नीति, 2015 के प्रावधानों का पालन करते हुए क्रमशः वर्ष 2011–12, 2012–13 और 2013–14 में एआरआर से इसे अलग रखा गया है।

(iv) इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.2(v) के अनुसार, पड़ोसी बर्थों के लिए प्रासंगिक सभी व्यय एआरआर के परिकलन से अलग किए जाने हैं। अतः केओपीटी ने किन्हीं पड़ोसी बर्थों की मौजूदगी चिह्नित नहीं की है और न ही इस शीर्ष के अधीन किसी व्यय का अनुमान लगाया है।

(v) उपर्युक्त के अलावा, सरकार द्वारा प्रदत्त सब्सिडी द्वारा आच्छादित निकर्षण व्यय को भी केओपीटी द्वारा अलग रखा गया बताया गया है।

(vi) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.3 और कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.3 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार, केओपीटी रु 1216.08 करोड़ की दर से वर्ष 2011–12, 2012–13 और 2013–14 के लिए औसत व्ययों पर पहुंचा था।

(vii) (क) केओपीटी कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में निर्धारित प्रावधान के अनुसार नियोजित पूँजी पर पहुंचा है। केओपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित 31 मार्च 2014 को निवल अचल परिसंपत्तियों और प्रगतिधीन पूँजी पर विचार किया है। संपदा गतिविधि से संबंधित परिसंपत्तियों को अलग रखा गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी ने बताया है कि पड़ोसी बर्थ से संबंधित अचल परिसंपत्तियां नहीं हैं।

(ख) कार्य पूँजी में वस्तुसूची, विविध देनदार और रोकड़ जमा शामिल हैं। विविध देनदारों को कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार परिकलित किया गया है। वस्तुसूची की गणना में, हालांकि केओपीटी ने वस्तुसूची कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार परिकलित किया गया है, यह देखा गया है कि वस्तुसूची का परिकलन किया गया है, केओपीटी ने इसे लेखा में लिया है, लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को वस्तुसूची (ईधन से इतर) का मूल्य और उक्त जमाशेष के औसत उपभोग रूप में मूल्य के 50 प्रतिशत पर विचार किया है। यह गणना कार्य दिशानिर्देश प्रावधान के अनुसार नहीं देखी गई है और, इसलिए, इसे लेखा में नहीं लिया गया है। रोकड़ जमाशेषों की गणना में, केओपीटी ने सभी व्ययों (मूल्यहास के अलावा) पर विचार किया देखा है परन्तु वित्त और विविध व्ययों को शामिल किया गया है। एक माह के रोकड़ व्ययों पर रोकड़ जमाशेष पर पहुंचने के लिए, वित्त तथा विविध व्ययों को लेखा में नहीं लिया गया है। तदनुसार, रोकड़ जमाशेष वित्त तथा विविध व्ययों को छोड़कर एक माह के रोकड़ व्ययों पर परिगणित किया गया है। इस प्रकार, रोकड़ जमाशेष पत्तन द्वारा मूल्यांकित रु 160.42 करोड़ की बजाय रु 104.71 करोड़ परिगणित होता है।

(ग) कार्य पूँजी सहित कुल नियोजित पूँजी केओपीटी द्वारा मूल्यांकित रु 1079.30 करोड़ की बजाय रु 1007.25 करोड़ परिगणित होता है।

(घ) 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ रु 161.16 करोड़ की दर से संशोधित नियोजित पूँजी पर परिगणित किया गया है जिसपर एआरआर परिकलन में विचार किया गया है।

(viii) एआरआर तीन वित्तीय वर्षों 2011-12 से 2013-14 के लिए व्यय का रु 1216.08 करोड़ जमा रु 161.16 करोड़ की दर से नियोजित पूँजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ 31 मार्च 2014 को कुल रु 1377.24 करोड़ का औसत है। इसके अलावा, कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार, उक्त एआरआर वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए क्रमशः 6 प्रतिशत और 3.82 प्रतिशत की दर से लागू थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100 प्रतिशत की दर से सूचकांकित किया गया है। अधिकतम सूचकांकित एआरआर वर्ष 2015-16 के लिए पत्तन द्वारा मूल्यांकित रु 1528.33 के स्थान पर वर्ष 2015-16 के लिए रु 1515.64 करोड़ परिगणित होता है।

चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत् प्रमाणित पत्तन द्वारा दी गई एआरआर गणना की विस्तृत गणना पर विश्वास किया गया है। प्रमाणित अधिकतम सूचकांकन एआरआर का सार नीचे दिया गया है:-

(रु0 करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14
1	ओसत व्यय		1216.08	
2	31-03-2014 को प्रगतिधीन कार्य पूँजी सहित 31-03-2014 को नियोजित पूँजी और मानदंडों के अनुसार कार्य पूँजी		1007.24	
3	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ @ 16%		161.16	
4	31 मार्च 2014 को एआरआर (4=1+3)		1377.24	
5	वर्ष 2014-15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (6%)		1459.88	
6	वर्ष 2015-16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (3.82%)		1515.64	
7	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)		1515.64	

(ix) (क) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यास वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजार की ताकतों को जवाब देने के लिए दरों के निर्धारण में लचीलापन अपना सकते हैं और प्रैविटेस कर रहे चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत् प्रमाणित सूचकांकित एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर दरमान तैयार कर सकते हैं। पत्तन ने कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार यथा अपेक्षित 2014-15 में प्रहसित तदनुरूपी यातायात के लिए प्रस्तावित दरमान में प्रत्येक प्रशुल्क मद दर्शाते हुए राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना दी है। प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.5 के अनुसार, दरमान तैयार करने के लिए, केओपीटी ने अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित दरमान तैयार करने के लिए टनों में वास्तविक कार्गो यातायात और और वर्ष 2014-15 के दोस्रान पत्तन द्वारा प्रहसित पोत के जीआरटी पर विचार किया है।

(ख) प्रस्तावित दरमान तैयार करते समय, हालांकि केओपीटी ने कार्गो संबंधित प्रभारों में 5 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया था, इसने कुछ कार्गो संबंधित मदों में वृद्धि की उच्चतर प्रतिशत का प्रस्ताव करने का चयन किया है। इसी तरह, हालांकि केओपीटी ने पोत संबंधित प्रभारों में 15 प्रतिशत की वृद्धि का सामान्य तौर पर प्रस्ताव किया है, परन्तु कुछ पोत संबंधित मदों में वृद्धि की उच्चतर प्रतिशत का प्रस्ताव करने का चयन किया है। उपर्युक्त रिप्टिके आधार पर, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमानन केओपीटी रु 1129.31 करोड़ परिगणित किया गया है। जैसाकि देखा जा सकता है, रु 1129.31 करोड़ की दर से प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमानन रु 1515.64 करोड़, जैसाकि पहले परिकलित किया गया है, के अधिकतम सूचकांकित एआरआर से कम है, इससे रु 386.33 करोड़ का राजस्व अन्तर आ गया है जिसे पत्तन द्वारा अनाच्छादित छोड़ दिया गया है। अन्य शब्दों में, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित प्रशुल्क में वृद्धि भी, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय परिचालन लागतों को भी पूरा करने के लिए पत्तन हेतु पर्याप्त नहीं है, नियोजित पूँजी पर रु 161.16 करोड़ के 16 प्रतिशत प्रतिलाभ नहीं कहा जा सकता। राजस्व अन्तर उपयोक्ताओं पर बोझ से बचने के लिए अनाच्छादित छोड़ दिया गया है। पत्तन ने भविष्य यातायात वृद्धि और बेहतर कार्यानिष्ठादान के माध्यम से राजस्व अन्तर को पूरा करने के लिए प्रस्ताव किया है। कुछ राजस्व पत्तन को उन नई प्रशुल्क मदों से भी प्रोट्रॉम्भूत हो सकता है जिनके लिए केओपीटी राजस्व का अनुमान लगाने की रिप्टि में नहीं है।

(ग) इस रिप्टि पर विचार करते हुए कि केओपीटी द्वारा यथा मांग की गई पोत संबंधित प्रभारों और कार्गो संबंधित प्रभारों में वृद्धि अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर है और पत्तन के निर्णय पर आधारित है, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित वृद्धि स्थीकृत करने के लिए प्रवृत्त है। यह देखा गया है कि प्रशुल्क में उक्त वृद्धि के लेखा पर राजस्व पर प्रभाव जो केओपीटी वर्ष

2014–15 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक कार्गो संबंधित आय और पोत संबंधित आय (सिवाय निकर्षण के लिए सरकारी सम्बिंदी) के लेखा पर लगभग 6.50 प्रतिशत अतिरिक्त राजस्व अर्जित करेगा।

(g) संदर्भित मामले से संबंधित कार्यवाहियों और संयुक्त सुनवाई के दौरान, अधिकांश उपयोक्ताओं ने इस आधार पर केओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रश्नलक में वृद्धि पर आपत्ति उठाई है कि पड़ोसी पत्तनों में प्रश्नलक प्रस्तावित दरों से कम है। उपयोक्ताओं द्वारा बताया गया है कि कार्गो केओपीटी से बाहर जाएगा। तथापि, इस संबंध में, यह देखा जाए कि पोत संबंधित प्रभारों और कार्गो संबंधित प्रभारों में वृद्धि, जैसाकि केओपीटी द्वारा मांग की गई है, अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर ही है। चूंकि केओपीटी द्वारा मांग की गई वृद्धि प्रश्नलक नीति, 2015 के विनिर्दिष्टों के परिदृश्य के भीतर है, कार्गो संबंधित प्रभारों और पोत संबंधित प्रभारों में प्रदत्त वृद्धि अपिहार्य है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासादिक होगा कि प्रश्नलक नीति, 2015 के खंड 8.1 के अनुसार, दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। केओपीटी कम दरें वसूल करने के लिए और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान करने के लिए उपलब्ध लचीलेपन का प्रयोग कर सकता है। वास्तव में, केओपीटी ने इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान प्रतिबद्धता व्यक्त की थी कि पूर्वकाल की तरह वे कई संवर्धनात्मक उपाय किए जाएंगे और ट्रेड को आश्वस्त किया जाएगा कि यदि ट्रेड मात्रा प्रतिबद्ध करता है तो केओपीटी रियायत पहलू को देखेगा। इसके अलावा, प्रश्नलक नीति 2015 के खंड 2.7 के अनुसार, केओपीटी को यह सुनिश्चित करने की सलाह दी जाती है कि दरमान में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं होगा।

(x) जैसाकि पहले बताया गया है, तटीय दरों के गेर-पुर्वव्याख्यान के संबंध में एमओएस के निदेश के मददेनजर, अधिकतम तटीय दरें अमेरिकी डॉलर (डॉ) के सापेक्ष भारतीय रुपये (रु) के विनिमय दर उत्तर चढ़ाव को ध्यान में रखे बिना दरमान में निर्धारित अप्रफ्रंट हैं।

(xi) केओपीटी के मौजूदा दरमान के खंड-3 के अधीन टिप्पणी में बताया गया है कि लदाई/खाली कंटेनरों और उसपर विलंबशुल्क सहित से संबंधित सभी प्रभार कंटेनर एजेंटों/मैन लाइन अपरेटरों (एमएलओ) पर वसूल किए जाते हैं। तथापि, आईसीडी से/तक सीमाशुल्क कंटेनर के मामले में अधिसूचित सीएफएस, सबद्ध आईसीडी अथवा सीएफएस परिचालक भी पत्तन प्रभारों का भुगतान कर सकता है। टिप्पणी में यह भी कहा गया है कि तथापि खाली करने के बाद और भरण से पहले, कार्गो संबंधित प्रभार, यदि कोई हो, कार्गो के स्वामी अथवा उसके विलयरिंग एवं फारवर्डिंग एजेंट/हैंडलिंग एजेंट पर वसूल किया जाएगा।

केओपीटी ने अपने मसौदा दरमान में उपर्युक्त टिप्पणी से मौजूदा वाक्य “तथापि, आईसीडी से/तक सीमाशुल्क कंटेनर के मामले में अधिसूचित सीएफएस, सबद्ध आईसीडी अथवा सीएफएस परिचालक भी पत्तन प्रभारों का भुगतान कर सकता है” को हटाने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, केओपीटी ने ब्लॉकिंग प्रणाली, जो कारोबार करने को आसान बनाने तथा तेजी से निकासी में सहायता करेगी, शुरू करने की कार्यवाही में है। केओपीटी के अनुसार, ब्लॉकिंग प्रणाली के कार्यान्वयन पर, अंतिम बिलों को डिलीवरी के लिए पत्तन टर्मिनल में उपयोक्ताओं द्वारा पेश किए जाने की आवश्यकता नहीं होगी। चूंकि सीएफएस/आईसीडी प्रचालक लाइनों/कंटेनर एजेंटों द्वारा बाद में नामित किए जाते हैं, इसलिए, आयात परिचालन चक्र की बिल्कुल शुरुआत से उनके ब्यारे उपलब्ध नहीं हैं। प्रस्तावित हटाये जाने से कंटेनर एजेंटों/एमएलओ द्वारा अनुकृति जमा खाते से आयात कंटेनरों हेतु पत्तन प्रभारों की अॉनलाइन ब्लॉकिंग प्रणाली के सुगम कार्यान्वयन में सुविधा होगी और अधिक भुगतान तथा वापिसी दावों में कमी आएगी। दिया गया है कि प्रस्तावित हटाये जाने के परिणामस्वरूप उपयोक्ताओं के लिए कारोबार करना आसान होगा, इसलिए प्रस्तावित हटाये जाने को अनुमोदित किया गया है।

(xii) हालांकि केओपीटी ने अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से लौह अयस्क के प्रहस्तन, शिप बंकर पाइपलाइनों सहित सभी द्रव्यों के प्रहस्तन के मामले में घाटशुल्क प्रभारों का प्रस्ताव किया है, परन्तु सभी प्रकार के कोयले के प्रहस्तन विनिर्दिष्ट नहीं किए गए हैं, उर्वरक, उर्वरक कच्चा माल, सोडा एश और सभी अन्य शुक्क बल्क, कार, अन्य रबड़ टायर वाले वाहन, कार्गो ले जाने वाला उपस्कर, अर्ध मूर्खिंग उपस्कर और प्रस्तावित दरमान के खंड 4.1 के क्र.सं. 16 पर सूचीबद्ध बहुत सी कार्गो मदों के मामले में घाटशुल्क प्रभारों का प्रस्ताव नहीं किया गया है, ऐसा इस आधार पर किया गया है कि वर्ष 2014–15 के दौरान ऐसे कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया गया है, परन्तु भविष्य में प्रहस्तन होने की संभावना है। तथापि, अधिकतम एआरआर और रु 386.33 करोड़ के राजस्व अनुमानन के बीच भारी अन्तर पर विचार करते हुए, इन कार्गो मदों के प्रहस्तन के लेखा पर केओपीटी द्वारा अर्जित किया जाने वाला राजस्व, यदि कोई हो, राजस्व अन्तर में से घटाया जाएगा। उपर्युक्त स्थिति के मददेनजर, ऊपर सूचीबद्ध मदों के मामले में प्रस्तावित दरें अनुमोदित की गई हैं।

(xiii) अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से ताप कोयला के प्रहस्तन के मामले में, केओपीटी ने खंड 4.1 – घाटशुल्क – क्र.सं. 10 में उत्पादकता से जुड़े घाटशुल्क की शुरुआत का प्रस्ताव किया था। तथापि, तत्पश्चात, केओपीटी ने इस आधार पर ताप कोयले के अभियांत्रिक प्रहस्तन के लिए उत्पादकता-संबंधित प्रश्नलक को वापिस लेने का प्रस्ताव किया है कि सुविधा (टीएनजीईडीसीओ) के एकमात्र ग्राहक जिसके लिए अभियांत्रिक प्रहस्तन हेतु उत्पादकता-संबंधित प्रश्नलक निर्धारित किया गया था, ने ऐसी उत्पादकता से जुड़ी दर के विरुद्ध आपत्ति उठाई थी और यहांकि वर्थ उत्पादकता मुद्रा सरकारी निदेश के अनुसार बर्थिंग नीति में अलग से संबंधित किया जा रहा है। वैसे, केओपीटी ने अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से ताप कोयला के प्रहस्तन के लिए सामान्य घाटशुल्क दर के निर्धारण को जारी रखने का प्रस्ताव किया है, जिसे अनुमोदित किया गया है।

(xiv) पत्तन ने खंड 4.8 में यह शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि “यदि कार्गो एक से अधिक लंगरगाहों में उत्तरा/लादा जाता है तो घाटशुल्क विभिन्न लंगरगाहों में किए गए प्रहस्तन की संख्या पर ध्यान दिए बिना एस.4.1. और एस.4.2. में विनिर्दिष्ट दर के 150 प्रतिशत पर वसूल किया जाएगा। इसके अलावा, यदि ऐसा कार्गो पत्तन से जुड़े किसी बर्थ/जेटटी घोषित अंतर्देशीय पोत घाटों पर उत्तराई/लादाई के लिए बार्ज/बोट/फ्लैट अथवा किसी अन्य पोत द्वारा दुलाई किया जाता है तो घाटशुल्क कॉलम (iii) के अधीन एस.4.5 के अनुसार केओपीटी के जेटटी/बर्थ पर प्रहस्तन के विरुद्ध विनिर्दिष्ट दरों पर ऐसी उत्तराई/नौमरण के लिए घाटशुल्क वसूल किया जाएगा।”

प्रस्तावित संशोधन के समर्थन में, पत्तन ने बताया है कि प्रत्येक लंगरगाह प्रचालन के लिए घाटशुल्क के 90 प्रतिशत की वसूली के लिए मौजूदा प्रावधान के विरुद्ध, जिसके परिणामस्वरूप 180 प्रतिशत की घाटशुल्क लेवी होगी जब प्रहस्तन दो लंगरगाहों पर किया जाता है और 270 प्रतिशत की घाटशुल्क वसूली की जाती है जब प्रहस्तन तीन अलग-अलग लंगरगाहों पर प्रहस्तन किया जाता है, पत्तन ने ट्रेड से अभ्यावेदन के

आधार पर, 150 प्रतिशत की दर से घाटशुल्क की सीमित वसूली पर ध्यान दिया था जब कार्गो एक से अधिक लंगरगाहों पर लादा/उतारा जाता है। पत्तन ने यह भी कहा है कि केवल खड़ का दूसरा भाग केओपीटी की जेटिट्यों, बर्थों अथवा अंतर्देशीय घाटों में घाटशुल्क वसूल करने की मौजूदा स्थिति को स्पष्ट करता है। प्रस्तावित संशोधन ट्रेड के हित में होगा और इसे अनुमोदित किया गया है।

(xv) मौजूदा दरमान में, खंड 6 में निर्धारित तट प्रहस्तन प्रभार “लेबर” और “लेबर तथा उपस्कर” के मामले में प्रभार्य हैं। प्रस्तावित दरमान में, केओपीटी ने दो गतिविधियों अर्थात् (क) कार्गो का हुक प्याइंट से/को भंडारण प्याइंट तक स्थानांतरण और (ख) प्राप्ति के लिए भंडारण प्याइंट पर डिलीवरी अथवा उत्तराई के लिए भंडारण प्याइंट पर लदाई के लिए तट प्रहस्तन प्रभारों की वसूली का प्रस्ताव किया गया है।

इस संबंध में, केओपीटी का मत है कि वास्तव में तट प्रहस्तन परिचालन, कुछ कार्गो के लिए, केवल लेबर शामिल होती है और उसके बाद, पत्तन लेबर के बिना पत्तन उपस्कर नहीं दिया जाता है। इस प्रकार, केओपीटी के अनुसार, इसके द्वारा प्रस्तावित दरें, लेबर के साथ उपस्कर की उपयुक्त आपूर्ति और केवल लेबिल की आपूर्ति भी, जैसी भी स्थिति हो, लेती है। परिणामस्वरूप, केओपीटी ने महसूस किया है कि तट प्रहस्तन परिचालन के प्रत्येक घटक के लिए “लेबर” और “लेबर तथा उपस्कर” के लिए अलग-अलग दरें प्राप्तिक नहीं हैं। इसके अलावा, केओपीटी ने प्रथम भाग घाट तथा भंडारण यार्ड के बीच कार्गो का स्थानांतरण (लदाई/उत्तराई और परिवहन शामिल) और डिलीवरी अथवा उत्तराई हेतु केवल लदाई करव करते हुए दूसरा भाग के साथ 67:33 के अनुपात में दो भागों में तट प्रहस्तन प्रभारों के पृथक्करण का प्रस्ताव किया है, चूंकि डिलीवरी के लिए लदाई अथवा प्राप्ति के लिए उत्तराई वाले दूसरे हिस्से पर तटीय रियायत लागू नहीं है। चूंकि प्रस्तावित संशोधन तट प्रहस्तन प्रभारों की वसूली को स्पष्टता प्रदान करती है और तटीय रियायत नीति के अनुसार है, इसलिए इसे अनुमोदित किया गया है।

इसके अलावा, उपर्युक्त प्रस्तावित परिवर्तनों के मद्देनजर, केओपीटी ने खंड 6 के नीचे प्राप्तिक मौजूदा टिप्पणियों को हटाने का प्रस्ताव किया है, जिसे अनुमोदित भी किया गया है।

(xvi) केओपीटी ने भंडारण क्षेत्र/हुक प्याइंट पर शुक्त बल्क कार्गो की हीपिंग/हाइ हीपिंग (एस.6.3.1), प्रेषण संबंधित सेवाएँ (एस.6.3.2), परिवहन (एस.8), पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन (एस.13), पत्तन उपस्कर का प्रयोग (एस.14, क्र.सं. 5), (एचडीसी) के लिए कंटेनरों को ऑन बोर्ड बांधना/खोलना, टिप्स्ट लॉक लगाना और खोलना तथा अनुषंगी दस्तावेज (एस.14, क्र.सं. 11) से होने वाली अनुमानित आय को इस आधार पर लिया देखा गया है कि वर्ष 2014-15 के दौरान ऐसी सेवाएँ प्रदान नहीं की गई हैं, परन्तु भविष्य में प्रदान किए जानकी संभावना है। तथापि, अधिकतम एआरआर और रु 386.33 करोड़ के राजस्व अनुमान के बीच भारी अन्तर पर विचार करते हुए, इन कार्गो मर्दों के प्रहस्तन के लेखा पर केओपीटी द्वारा अर्जित राजस्व, यदि कोई हो, राजस्व अन्तर में से कम हो जाएगा। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, ऊपर सूचीबद्ध मर्दों के मामले में प्रस्तावित दरें अनुमोदित की गई हैं।

(xvii) प्रस्तावित खंड 9.1. – लदाई/उत्तराई/पुनः स्टेकिंग प्रभारों में, केओपीटी ने ट्रक/वैगन से “शुक्त बल्क कार्गो” लदाई/उत्तराई पर प्रभारों की वसूली के लिए नई प्रशुल्क मद शामिल करने का प्रस्ताव किया है। केओपीटी ने यह टिप्पणी भी शामिल की है कि उक्त प्रभार डम्परों से शुक्त बल्क कार्गो की उत्तराई के लिए लेबर और/अथवा उपस्कर के उपयोग के लिए है और किसी लेबर/उपस्कर सहायता की अपेक्षा के बिना डम्परों से शुक्त बल्क कार्गो की उत्तराई के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

केओपीटी ने कारण दिया है कि केओपीटी के मौजूदा दरमान में शुक्त बल्क कार्गो की लदाई/उत्तराई के लिए दर नहीं है। दिया गया है कि केओपीटी शुक्त बल्क कार्गो का तट प्रहस्तन परिचालन करता है, इसने तट प्रहस्तन प्रभार की परिभाषा के अधीन शामिल सेवाओं से परे ऐसे कार्गो की लदाई/उत्तराई के लिए दरें निर्धारित करने की जरूरत महसूस की है ताकि किसी परिचालनात्मक समस्या से बचा जा सके। इसके अलावा, केओपीटी ने शायद इस आधार पर ट्रक/वैगन से शुक्त बल्क कार्गो की लदाई/उत्तराई से होने वाली अनुमानित आय को इस तरह से देखा है कि वर्ष 2014-15 के दौरान ऐसी सेवा प्रदान नहीं की गई है। तथापि, अधिकतम एआरआर और रु 386.33 करोड़ के राजस्व अनुमान के बीच भारी अन्तर पर विचार करते हुए, ट्रक/वैगन से शुक्त बल्क कार्गो की लदाई/उत्तराई के लेखा पर केओपीटी द्वारा अर्जित राजस्व, यदि कोई हो, को राजस्व अन्तर से घटाया जाएगा। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, प्रस्तावित दर अनुमोदित की गई है।

दर को शासित करने वाली शर्त के संबंध में, केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रायः शुक्त बल्क कार्गो डम्परों द्वारा प्रहसित किया जाता है जो स्वचालित तरीके से कार्गो की उत्तराई करता है। ऐसे मामलों में, चूंकि परिवहन प्रभार के बाद कोई अतिरिक्त सेवा शामिल नहीं होगी, इसलिए केओपीटी ने कहा है कि इसके द्वारा पृथक् प्रभार वसूली नहीं किया जाएगा। प्रस्तावित टिप्पणी भी अनुमोदित की गई है।

(xviii) पत्तन ने 6.50 मिलियन टन (क्र.सं. एस.10.1(क) – रियायत) से अधिक कच्चे तेल के प्रहस्तन पर घाटशुल्क पर रियायत निर्धारित करने वाली टिप्पणी को हटाने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, केओपीटी ने कारण दिया है कि हल्दिया-बरौनी क्रूड पाइपलाइन शुरू होने के बाद, रिफाइनरी की क्रूड अपेक्षा वर्तमान में इसी के माध्यम से पूरी की जा रही है, जिसकी वजह से रियायत का प्रावधान वर्धमान हो जाएगा। तथापि, इसने आशवस्त किया है कि अपने बोर्ड के अनुमोदनसे जरूरत आधार पर उचित रियायत दी जाएगी।

इसी तरह, कच्चे तेल, पीएल तथा इसके उत्पादों के प्रहस्तन पर केडीएस आयातक/निर्यातक को प्रदत्त रियायत को इस आधार पर हटाए जाने (क्र.सं. एस.10.2 – रियायत) का प्रस्ताव किया गया है कि उक्त रियायत को कार्गो थ्रुप्ट अथवा आयातकों/निर्यातकों द्वारा पत्तन सेवाओं में मांग की वृद्धि में परिवर्तित नहीं किया गया है। तथापि, पत्तन ने आशवस्त किया है कि वह स्थिति की समीक्षा करेगा यदि भविष्य में मांग पैदा होती है।

चूंकि उपयोक्ताओं ने रियायतों को वापिस लेने के प्रस्ताव पर आपत्ति नहीं उठाई है और जरूरत के आधार पर रियायत कार्यप्रणाली में रियायत की समीक्षा करने के लिए पत्तन द्वारा दिए गए आश्वासन के मद्देनजर, इसके न्यासी बोर्ड के अनुमोदन के साथ, प्रस्तावित हटाया जाना अनुमोदित किया गया है।

(xix) वर्तमान दरमान में, आईसीडी कंटेनरों के लिए समेकित बॉक्स दरें सामान्य कंटेनरों के लिए समेकित बॉक्स दरों की अपेक्षा कम हैं। अब, केओपीटी ने इस आधार पर सामान्य तथा आईसीडी कंटेनरों दोनों पर लागू की जाने वाली सामान्य समेकित दर का प्रस्ताव किया है कि पत्तन प्रभारों में कटौती

से आईसीडी यातायात को बढ़ावा देने के लिए ऐसे बड़े दिए गए वित्तीय लाभों को कोलकाता पत्तन में आईसीडी यातायात में शीर्ष में परिवर्तित नहीं किया गया है।

उपयोक्ता एसोसिएशनों में से एक अर्थात् नेशनल एसोसिएशन ऑफ कंटेनर फ्रेट स्टेशन (एनएसीएफएस) ने इस आधार पर आईसीडी कंटेनरों के लिए रियायती दरों को वापिस लिए जाने पर आपत्ति उठाई है कि आईसीडी पत्तन को खाली करने में बहुत महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है और कि मौजूदा विशेष लाभ को जारी रखा जाना चाहिए।

केओपीटी के मौजूदा दरमान में आईसीडी यातायात को बढ़ावा देने के लिए आईसीडी यातायात के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। दिया गया है कि रियायती प्रशुल्क ने आईसीडी यातायात में इसे शीर्ष में परिवर्तित नहीं किया है, केओपीटी ने रियायत को वापिस लेने का चयन किया है। केओपीटी द्वारा प्रेषित पिछले कुछ वर्षों के लिए आईसीडी कंटेनरों के यातायात आंकड़े आईसीडी यातायात में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि को नहीं दर्शाता है। दिया गया है कि आईसीडी के प्रस्तावित यातायात के आधार पर अनुमानित आय अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर है, यह प्राधिकरण आईसीडी के लिए प्रस्तावित दरें अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है। तथापि, यह उल्लेखनीय है कि चूंकि दरमान में अधिसूचित दरें अधिकतम दरें हैं, केओपीटी ने अपने वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर भविय में दरों में कटौती किए जाने का आश्वासन दिया है।

(xx) केओपीटी ने केडीएस में समेकित प्रहस्तन के लिए कुल प्रभार के लगभग 10 प्रतिशत पर लदे/खाली कंटेनरों और अति आयामीय कंटेनरों (एस.11.3) की डिलीवरी/प्राप्ति के दौरान यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के लिए प्रभारों को इस आधार पर अलग-अलग करने का प्रस्ताव किया है कि ऐसे लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ पर तटीय रियायत लागू नहीं है। समानान्तरत, चूंकि एक पृथक प्रभार प्रस्तावित किया जा रहा है, केओपीटी ने पार्टी द्वारा किये गए उपस्कर द्वारा डिलीवरी/प्राप्ति के दौरान यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के लिए रियायत प्रदान करने के प्रावधान को हटाने का प्रस्ताव किया है [एस.12.1(घ)]। केओपीटी के अनुसार, यदि यह सेवा प्रदान नहीं करता है तो एस.11.3 के अधीन निर्धारित प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा। चूंकि प्रस्तावित संशोधन तटीय रियायत की सरकारी नीति को लागू करने और प्रभारों की वसूली को स्पष्टता प्रदान करने के लिए है, इसलिए प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।

(xxi) 2 प्रकार के पे लोडरों अर्थात् 1 घन मी. क्षमता तक और 1 घन मी. क्षमता से अधिक हेतु दरों के निर्धारण के मौजूदा प्रावधान के स्थान पर, केओपीटी ने अब इस आधार पर केवल एक पेलोडर के लिए दरों का प्रस्ताव किया है कि वर्तमान में केवल 1 घन मी. क्षमता से अधिक के पेलोडर ही पत्तन में उपयोग किए जाते हैं। प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।

(xxii) केओपीटी ने प्रदर्शनी पोत पर बर्थ किया प्रभारों की वसूली (एस.21.21, क्र.सं. 4), विदेशगामी पोतों के लिए प्रदत्त विभिन्न विविध सेवाओं हेतु प्रभारों की वसूली (एस.23.1) अर्थात् 'फायर फ्लोट का उपयोग' (क्र.सं. 2), 'गोतायारी संबंधित कार्य के लिए तैनात अतिरिक्त लेबर' (क्र.सं. 5), 'विजली की आपूर्ति' (क्र.सं. 7) और 'यात्रियों की डुलाई करने वाले पोतों पर अतिरिक्त प्रभार' (क्र.सं. 8), विदेशगामी पीओएल टैकर/अन्य पोतों पर ब्लास्ट पानी के ट्राईटमेंट के लिए प्रभार (एस.23.3) और फ्लॉटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधा पर प्रहस्तित 200 टन और अधिक के अंतर्देशीय पोतों पर विश्वास प्रभार (एस.27.1, क्र.सं. 3) से हुई आय को इस आधार पर नहीं लिया गया दिखाई देता है कि वर्ष 2014–15 के दौरान ऐसी सेवाएं प्रदान नहीं की गई हैं। तथापि, अधिकतम एआरआर और रु 386.33 करोड़ के राजस्व अनुमानन के बीच भारी अन्तर पर विचार करते हुए इन सेवाओं को प्रदान करने के लेखा पर केओपीटी द्वारा अर्जित राजस्व, यदि कोई हो, को राजस्व अन्तर में घटाया जाएगा। उर्पुक्त विधिकी के मददेनजर, ऊपर सूचीबद्ध सेवा मदों के मामले में प्रस्तावित दरें अनुमोदित की गई हैं।

(xxiii) अंतर्देशीय पोत और गैर-प्रोपेल्ड क्राफ्टों के मामले में, मौजूदा दरमान तटीय पोत के लिए यथा लागू समान्य टोवेज और पाइलटेज प्रभारों के 50 प्रतिशत की वसूली निर्धारित करता है। अब प्रस्तावित दरमान में, अंतर्देशीय पोत तथा गैर-प्रोपेल्ड क्राफ्टों के लिए पाइलटेज और टोवेज तटीय पोत (एस.30.1) के समान स्तर पर निर्धारित किया गया है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, केओपीटी ने अंतर्देशीय और गैर-प्रोपेल्ड पोतों हेतु रियायत वापिस लेने के लिए कारण स्पष्ट नहीं किया है। दिया गया है कि अंतर्देशीय पोत तथा गैर-प्रोपेल्ड क्राफ्टों के लिए टोवेज तथा पाइलटेज प्रभारों के आधार पर अनुमानित आय अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दरों को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है। किन्तु, दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर पर हैं और केओपीटी के पास अपने वाणिज्यिक विचार के आधार पर रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित करने का अधिकार है।

(xxiv) केओपीटी ने खंड 21.1 में क्र.सं. (v) में यह नई टिप्पणी शामिल की है कि कार्गो कार्य के पूरा होने और तैयार होने के सिन्नल के बाद यदि पोत को नौचालन के लिए प्रतीक्षा हेतु दूसरे बर्थ में स्थानान्तरित किया जाता है तो एस.21.1 के अधीन विनिर्दिष्ट दर के 50प्रतिशत की दर पर बर्थ किया प्रभार वसूल किया जाएगा बशर्ते ऐसी प्रतीक्षा नौचालन ज्वारभाटा की अनुपलब्धता की वजह से हुआ हो और वह रियायती बर्थ किया प्रभार को तत्काल अगले ज्वारभाटा तक की प्रतीक्षा की अवधि के लिए ही वसूल किया जाएगा। अन्य शब्दों में, यदि पोत के बर्थ में रखा जाता है, बर्थ किया प्रभारों की 100 प्रतिशत की मौजूदा लेवी के स्थानपर, बर्थ किया प्रभारों का केवल 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी से उपयोक्ताओं को राहत मिलेगी, इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।

(xxv) एमएचसी की खराबी की वजह से एक एमएचसी बर्थ से दूसरे एमएचसी/गैर एमएचसी बर्थ/प्रतीक्षा स्थान में जलयान का स्थानान्तरण, एवं बर्थ/प्रतीक्षा स्थान से एमएचसी बर्थ तक गिर्य जलयान का स्थानान्तरण जहां एचडीसी में एमएचसी कार्य के लिए खराबी का सामना करना पड़ा हो, पत्तन द्वारा पत्तन सुविधा रूप में केओपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है और खंड 24.1. में यथा निर्धारित स्थानान्तरण प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाएगी। चूंकि प्रस्तावित समावेशन ट्रेड के हित में होगा, इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।

(xxvi) प्रशुल्क नीति, 2015 को लागू करने के लिए जारी किए गए कार्य दिशानिर्देशों का खंड 10.7 विनिर्दिष्ट करता है कि अर्जित किए जाने वाले उद्देश्य मानदंड अथवा लदाई/उत्तराई मानदंड विनिर्दिष्ट किए जाएंगे ऐसा नहीं करने पर दंडात्मक बर्थ किया प्रभार देय होंगे और वह मानदंड कार्गो प्रकार, प्रहस्तन उपस्कर और बर्थ में अन्य सुविधाओं का ध्यान रखेगा। तदनुसार, केओपीटी ने विभिन्न प्रकार के लिंगिंड बल्कि कार्गो के लिए पोत पर आरोप्य कारणों की वजह से बैंचमार्क पर्सिंग दर को अर्जित नहीं करने/विलंबित नौप्रस्थान के लिए दंडात्मक प्रभार का प्रस्ताव किया है।

यदि हल्दिया तेल जेट्रिट्यों में कार्य करने वाला कोई लिविंड बल्क कार्गो पोत बैंचमार्क पम्पिंग दर अर्जित करने में विफल रहता है तो खंड 21 के अनुसार पोत द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किरा प्रभार अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।

उपयोक्ताओं में से एक अर्थात् एमसीसी पीटीए इंडिया कार्पो. प्रा. लि. (एमसीपीआई) ने इस आधार पर पैराक्सिलीन के मामले में 500 मीट्रिक घंटा की बैंचमार्क पम्पिंग दर पर आपत्ति उतार्ड है कि यह बहुत ज्यादा है और इसे 400 मीट्रिक घंटा से अधिक है और जैसाकि एमसीपीआई द्वारा सुझाव दिया गया है पम्पिंग दर को कम करने से कम कार्यनिष्पादन को प्रोत्साहन मिलेगा। केंपोपीटी का भी यह मत है कि एमसीपीआई कुछ पर्यवेक्षण और इसकी ओर से डिलिजेंस की वजह से बैंचमार्क पम्पिंग दरों को हमेशा अर्जित किया जा सकता है। बैंचमार्क पम्पिंग दर की शुरुआत स्वागत योग्य कदम है और इससे कार्गो तथा पोतों के प्रहस्तन में अनुशासन आएगा। इससे पोतों की वापिसी में तेजी आएगी। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित बैंचमार्क पम्पिंग अनुमोदित किया गया है।

(xxvii) एचडीसी में 3र्डी तेल जेट्री के अपस्ट्रीम पर आगामी फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधा पर प्रहस्तित 200 टन और अधिक के अंतर्देशीय पोतों के मामले में, दरमानों के एस.21.2. के अनुसार तटीय पोत पर लागू बर्थ किराया प्रभार के समकक्ष विराम प्रभार की लेवी का प्रस्ताव किया है, इसे अनुमोदित किया गया है।

(xxviii) पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीडी-25021/7/2015-पीडी.1. दिनांक 16 अप्रैल 2015 द्वारा सभी महापत्तन न्यासों को निदेश दिया था कि आयात सामान्य विनिहित (आईजीएम) अथवा निर्यात सामान्य विनिहित (ईजीएम) में कार्गो रूप में विनिहित पोत पर घाटशुल्क प्रभारों संबंधी टीएमपी पत्र सं. टीएमपी/53/2002-विविध दिनांक 25 मार्च 2015 का अनुसरण करें। तदनुसार, इस आशय की टिप्पणी कि अपने प्रथम नौवालन पर पत्तन में आने वाले पोत, जो सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 के प्रयोजनों के लिए आयात सामान्य विनिहित अथवा निर्यात सामान्य विनिहित में कार्गो रूप में घोषित किए गए हैं, कार्गो नहीं माना जाएगा और ऐसे पोतों पर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा यदि पोत अपने स्वयं के स्टीम पर पत्तन में आते हैं और अपने स्वयं के स्टीम पर पत्तन सीमाओं पर नौप्रस्थान करते हैं और तथापि जब पोतों की लदाई अथवा उत्तराई पत्तन सीमाओं के भीतर की जाती है तो घाटशुल्क ऐसे पोतों पर देय होगा जो केंपोपीटी के दरमान में निर्धारित किया गया हो।

(xxix) इस प्राधिकरण ने एमओएस पत्र सं. पीडी/14033/101/2015-पीडी.वी. दिनांक 3 फरवरी 2016 के अनुसरण में महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे बीओटी परिचालकों द्वारा नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट एवं कार्गो तथा पोत पर संबंधित सेवाओं के लिए कम प्रभारों के निर्धारण से संबंधित एक सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएमपी/14/2016-विविध दिनांक 9 फरवरी 2016 पारित किया था। उक्त आदेश के अनुसरण में, इस आशय की टिप्पण कि पत्तनों में भीड़ खत्म करने और नियमित घंटों के बाद पत्तन सेवाओं का उपयोग करने के लिए निर्यातकों/आयातकों को प्रोत्साहित करने के लिए, कार्गो तथा पोत संबंधित सेवाओं के लिए कम प्रभार वसूल किए जाएंगे इसके साथ-साथ नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट ऑफर की जाएगी, खंड 3 – सामान्य सिद्धांत में टिप्पणी सं. (xxii) रूप में निर्धारित किया गया है।

(xxx) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.1 के अनुसार, महापत्तन न्यास औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक भी पूरे करेगा। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन पोतों के औसत वापिसी समय और पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय और कोई अन्य पैरामीटर जिसे पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाया जाता है, के रूप में कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करेगा। केंपोपीटी ने केडीएस और एचडीसी में अलग-अलग प्रहस्तित की जाने वाली प्रमुख कार्गो मदों के लिए टनों/दिन में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं। केंपोपीटी ने केडीएस और एचडीसी में अलग-अलग प्रहस्तित किए जाने वाले विभिन्न पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय तथा विभिन्न पोतों के औसत वापिसी समय के रूप में पोत संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानकों का भी प्रस्ताव किया है। जैसाकि प्रशुल्क नीति, 2015 में विनिर्दिष्ट किया गया है, थोक मूल्य सूचकांक (डल्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 100प्रतिशत की सीमा तक दरमान का सूचकांकन महापत्तन न्यास द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धिके अधीन होगा। खंड में यह भी विनिर्दिष्ट किया गया है कि कार्यनिष्पादन मानकों को पूरा नहीं करने पर, अगले वर्ष में सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी। दिया गया है कि पत्तन ने केडीएस तथा एचडीसी के लिए भिन्न-भिन्न कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है और कार्यनिष्पादन मानकों को अर्जित करने की एक प्रणाली की स्थिति में तथा कार्यनिष्पादन मानकों को अर्जित नहीं करने वाली अन्य प्रणाली, एक प्रणाली का दरमान सूचकांकित किया जाएगा और अन्य प्रणाली का दरमान निश्चिर रहेगा। इस संबंध में, पत्तन ने पुष्टि की है कि केंपोपीटी केवल सूचकांकन का लाभ लेने के लिए हकदार होगा यदि दोनों गोदी प्रणालियों (एचडीसी और केडीएस) के लिए द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए जाते हैं। प्रशुल्क नीति 2015 कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करने के लिए कोई पद्धति अथवा आधार निर्धारित नहीं करती है। केंपोपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक दरमान के साथ निर्धारित किए गए हैं।

(xxxi) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.8 के अनुसार, दरमान 1 जनवरी 2014 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डल्ल्यूपीआई) में 100 प्रतिशत भिन्नता की सीमा तक प्रतिवर्ष मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा और समायोजित सूचकांक दरमान प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगा। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.2 के अनुसार, डल्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर दरमान में वार्षिक सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानकों को प्राप्त किए जाने के अधीन है। यदि कोई पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानकों को पूरा नहीं करता है तो अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी। यह कहना प्रासंगिक होगा कि वर्ष 2015-16 के लिए वर्तमान मामला सूचकांकन एआरआर परिकलन में पहले ही सुविचारित किया जा चुका है और दरमान तैयार करने के लिए है। इस प्रकार दरमान में अगला वार्षिक सूचकांकन 1 अप्रैल 2017 से लागू होगा बर्षते वर्ष 2016-17 में मुद्रास्फीति सूचकांक में वृद्धि और कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन होगा। ऐसी स्थिति में, दरमान में इस आशय की टिप्पणी शामिल की गई है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान इस प्राधिकरण द्वारा घोषित किए जाने वाले डल्ल्यूपीआई के 100प्रतिशत पर स्वचालित वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। वार्षिक सूचकांकन 1 अप्रैल 2017 से होगा परन्तु प्राधिकरण द्वारा घोषित किए जाने वाले मुद्रास्फीति सूचकांक में वृद्धि और दरमान के साथ अधिसूचित केडीएस तथा एचडीसी दोनों के लिए दरमान में विनार्दित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष में सूचकांकन नहीं किया जाएगा। प्रशुल्क नीति, 2015 विनिर्दिष्ट करती है कि दरमान में वार्षिक सूचकांकन

कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन स्वचालित होगा। यह महापत्तन न्यासों से अपेक्षा नहीं करता है कि इसके लिए उर्वे इस प्राधिकरण का रुख करना पड़े। पारदर्शिता लाने के लिए, पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह संबद्ध उपयोक्ताओं के साथ-साथ इस प्राधिकरण को केलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के साथ-साथ इस प्राधिकरण को कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित किए जाते हैं, तो पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर इस दरमान में निर्धारित दरों का स्वचालित सूचकांकन कर सकता है और सूचकांकित दरमान प्रासांगिक वर्ष के 1 अप्रैल से लागू कर सकता है। केओपीटी के सूचकांकित दरमान के बारे में पत्तन द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को सूचित किया जाना चाहिए। इस स्थिति को दर्शाने के लिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित इस संबंध में टिप्पणी संशोधित की गई है।

इसके अलावा, प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं के लिए निर्धारित प्रभारों के मामले में उक्त सूचकांकन कारक लागू नहीं होगा, जिसे दरमान के भाग IX में शामिल किया गया है।

एचडीसी के वर्थ सं. 9 में शुष्क बल्कि कार्गो के प्रहस्तन के मामले में कार्यनिष्पादन, प्रोत्साहन/जुर्माना, लंगरगार प्रभारों के लिए मानदंडों हेतु अनुमोदन की मांग करने वाले केओपीटी के प्रस्ताव के संबंध में, उक्त प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं से परामर्श किया जा रहा है और इसपर आदेश अलग से पारित किया जाएगा।

(xxxii) पिछले प्रशुल्क आदेश द्वारा निर्धारित केओपीटी के दरमान की वैधता 31 मार्च 2016 थी। उसके बाद, केओपीटी के अनुरोध के आधार पर, इस प्राधिकरण ने मौजूदा दरमानों की वैधता को शुरू में 30 जून 2016 तक विस्तारित किया था और उसके बाद 30 सितम्बर 2016 तक विस्तारित किया था। कार्य दिशानिर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार, अधिसूचित दरमान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा। अतः, और चूंकि प्रशुल्क नीति, 2015 तीन वर्षों के लिए लेखापरीक्षित लेखों में प्रतिवेदित वास्तविकताओं पर एआरआर पर आधारित प्रशुल्क के परिकलन की अपेक्षा करती है, संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च 2019 तक निर्धारित की गई है।

(xxxiii) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 8.1 के अनुसार, दरमान में निर्धारित दरों अधिकतम स्तर हैं, रियायतें तथा छूट निम्नतम स्तर हैं। केओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह कम दरों वसूल करने और/अथवा उच्चतर छूट तथा रियायतें स्वीकृत करने के लिए उसके पास उपलब्ध अधिकार का प्रयोग करे।

(xxxiv) इसके अलावा, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.7 के अनुसार, यह केओपीटी को सुनिश्चित करना है कि दरमान में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात में कोई नुकसान नहीं हो।

(xxxv) उपयोक्ता एसोसिएशनों में से एक अर्थात् एसोसिएशन ऑफ शिपिंग इंट्रस्ट्र्स इन कलकत्ता (एएसआईसी) ने प्रशुल्क नीति 2015 के संबंध में अपने दावों को अभिव्यक्त किया था। इस बिन्दु के संबंध में कि वार्षिक व्यय को विपरित करने के लिए पैरामीटर नीति में विनिर्दिष्ट नहीं किए गए हैं, यह कहा जाना है कि प्रशुल्क नीति 2015 अपने एआरआर में पहुंचने के समय पत्तनों द्वारा अलग रखे जाने वाले व्यय की मदों को सूचीबद्ध करेगा। उपरिव्यय परिचालन व्यय के 25 प्रतिशत तक सीमित हैं। यह सुनिश्चित करता है कि केवल स्थीकार्य लागतें ही पत्तन प्रशुल्क में उपयोक्ताओं को दी जाती हैं। एएसआईसी ने यह अस्युक्ति भी दी है कि प्रशुल्क नीति, 2015 टीएमपी को अलग-अलग महापत्तन न्यासों के लिए दरमान निर्धारित करने की शक्तियां देती हैं। इस संबंध में, यह कहना है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के समान, जिन्हें पहले महापत्तनों के मामले में लागू किया गया था, प्रशुल्क नीति 2015 के अधीन भी, महापत्तन न्यासों को उनके प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव लेकर आते हैं। यह वह प्राधिकरण है जो महापत्तनों के लिए प्रशुल्क निर्धारित और अनुमोदित करता है। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के दारे में बाजार की ताकतों को जावाब देने के लिए और बेहतर प्रदर्शन के लिए महापत्तन न्यासों को प्रोत्साहित करने के लिए महापत्तन न्यासों को प्राप्त अधिकार प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए महापत्तन न्यासों को सौंपी गई शक्तियों के विपरीत नहीं होना चाहिए। एएसआईसी ने केओपीटी द्वारा केपिटल परियोजनाओं को लागू करने में प्रतिवेदित विलंब के बारे में भी बताया था। केओपीटी को यह सलाह दी जाती है कि समयबद्ध तरीके से योजनाबद्ध केपिटल परियोजनाओं को लागू करने के लिए कदम उठाने की सलाह दी जाती है ताकि पत्तन में समग्र अवसरंचना में सुधार किया जा सके।

15.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण केओपीटी के संशोधित दरमान और कार्यनिष्पादन मानकों को अनुमोदित करता है जिसे भारत के राजपत्र में अलग से पहले ही अधिसूचित किया जा चुका है।

15.2. उक्त अधिसूचना में यथा उल्लिखित, संशोधित दरमान भारत के राजपत्र में उक्त आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगा और 31 मार्च 2019 तक लागू रहेगा। उसके बाद प्रदत्त अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है। केओपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता को 30 सितम्बर 2016 के बाद दरमान तथा कार्यनिष्पादन मानकों को अधिसूचित करते हुए पारित आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किया माना गया है।

15.3. केओपीटी ने केडीएस और एचडीसी में अलग-अलग प्रहसित किए जाने वाले मुख्य कार्गो समूहों के लिए टनों/दिन में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए विभिन्न कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं। केओपीटी ने केडीएस में अलग-अलग प्रहसित पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय तथा पोतों के औसत वापिसी समय के रूप में भिन्न-भिन्न कार्यनिष्पादन मानकों का भी प्रस्ताव किया है।

15.4. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 में यथा दिए गए दरमान का सूचकांकन प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.2 के साथ पढ़ा जाना है। यदि केओपीटी केडीएस तथा एचडीसी दोनों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक को पूरा नहीं करता है तो यह सूचकांकन के लिए पात्र नहीं है।

15.5. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अनुसार, केओपीटी कार्गो यातायात, जलयान वर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों का औसत वाणिसी समय, औसत पूर्व-वर्धित प्रतीक्षा समय एवं इसके प्रत्येक वर्थ के लिए वसूल किया गया प्रशुल्क पर वार्षिक रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेगा। वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के बाद 60 दिनों के भीतर पत्तन द्वारा जमा की जाएगी। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण को अपेक्षित होगी इस प्राधिकरण को भी समय-समय पर भेजी जाएगी।

15.6. कार्य दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण अपनी वेबसाइट पर प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अधीन केओपीटी से इसके द्वारा प्राप्त सभी सूचना प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण प्रेषित कुछ आंकड़ों/सूचना जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हैं। प्रकाशित नहीं करने के बारे में केओपीटी से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना और ऐसे प्रकाशन पर उनके राजस्व/परिचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य होने चाहिए। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

15.7. (क). यदि रिकार्ड में कोई त्रुटि दिखाई देती है तो केओपीटी, भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए, निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

(ख). इसके अलावा, केओपीटी, कोई अन्य उचित कारणों से, भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./371/16/(143)]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, 2 January 2017

**No. TAMP/23/2016-KOPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### Case No. TAMP/23/2016-KOPT

**Kolkata Port Trust**

---

**Applicant**

#### QUORUM:

(i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)  
(ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

#### ORDER

(Passed on this 17 day of November 2016)

This case relates to the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR)

2.1. The existing SOR of the KOPT was last approved vide tariff Order No. TAMP/8/2013-KOPT dated 21 February 2014. This Order was notified in the Gazette of India on 19 May 2014 vide Gazette no. 152. The said Order prescribed a tariff validity period till 31 March 2016.

2.2. The Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No. 8(1)/2014-TAMP dated 13 January 2015 has issued the new “Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 which was notified in the Gazette of India vide Gazette No. 30 dated 27 January 2015 by this Authority. The new “Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015” has come into effect from 13 January 2015.

2.3. Thereafter, based on the stipulation contained in Clause 1.5 of the Tariff Policy 2015, the Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy 2015, were firmed up and notified after consulting all the Major Port Trusts, including KOPT.

3.1. In this backdrop, the KOPT has filed its proposal following Tariff Policy, 2015 vide its letter No. Fin/25/B dated 8 April 2016 for general revision of its SOR.

3.2. At our request vide our letter dated 22 April 2016 followed by reminders dated 2 May 2016 and 17 May 2016, the KOPT vide its letter dated 20 May 2016 has furnished the following:

(i) Highlights of the Proposal;  
(ii) Annual Administration Reports with Audited Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14;

---

- (iii) Proposed Scale of Rates;
- (iv) Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities i.e Form – 5;
- (v) Reconciliation statement relating to expenses considered in the cost statement and total expenses reflected in the Audited Annual Accounts for each of the years under consideration;
- (vi) Soft copy of the entire proposal with proper linkage.
- (vii) List of users / user organizations to be consulted with contact details.
- (viii) Copy of the approval of the Board of Trustees of the Port.

4.1. The submissions made by KOPT in its general revision proposal are summarized below:

- (i) **Revenue:**
  - (a) Annual Revenue Requirement (ARR) for the year 2014-15 has been assessed in order to ascertain the revenue gap at the existing tariff level. The ARR for the year 2014-15 for the purpose of fixation of tariff after indexation has been assessed to be ₹.1472.10 crore. Existing income after adjustment for the year 2014-15 is ₹.1078.60. Thus, there is a revenue gap of ₹. 393.50 crore.
  - (b) Through rate revision, an additional income of around ₹.185.79 crore from cargo and marine related charges has been proposed, thus leaving an unrecovered revenue gap of ₹.207.71 crore, which may be met through future growth in traffic, improved performance and from other areas of activity.
  - (c) KOPT does not envisage to cover the entire revenue gap through rate revision as this will put tremendous burden on the port users.
- (ii) **Expenditure:**
  - (a) In assessing the ARR in terms of Tariff Policy, the following items of expenditures have been excluded:
    - (i) Expenses related to Estate and proportionate expenses of Management & General Administration Overheads and Finance & Miscellaneous Expenses.
    - (ii) 4/5th of Contribution to pension fund.
    - (iii) Management & General Overheads over and above 25% of the aggregate of the Operating expenditure and depreciation.
    - (iv) Dredging Expenses equivalent to the amount of subsidy received from the Government.
  - (iii) The payment made to CDLB for supply of on board labour for container operations at MHC berths has been excluded since KDS only collects an equal amount from the concerned users and remit to CDLB. The rate collected is determined by the CDLB regulations, from time to time and not under the Scale of rates of KOPT.
  - (iv) Presently, the port users are paying rates as provided in SOR plus 5% as Special Rates for the various services. Therefore, for keeping the burden of pay-out by the users at the same level in the proposed Scale of Rates, only this 5% has been added to basic rates to arrive at the revised rate of number of tariff items. Thus, there is no effective increase in rate for those tariff items as far as port users are concerned.
  - (v) The existing arrangement of having same rates for KDS and HDC for similar services has been maintained in the proposed Scale of Rates, except where differential rates already exist.
  - (vi) **Scale of Rates:**
    - (a) In shore handling charge as well as container box rate, the delivery part of the handling services have been taken out and a separate rate has been proposed for the same as in terms of the tariff guideline issued by the TAMP the coastal concession is limited to handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
    - (b) An amendment has been made in the definition of 'Coastal Vessel' to take care of cases like the recent order of the Central Government regarding classification of vessels plying between India and Bangladesh.

(c) The payment of container related charges by ICDs/CFS operators has been withdrawn in the proposed scale of rates in order to facilitate smooth implementation of on-line 'blocking mechanism' in the container billing process. Therefore, the port users need not produce the final bill at the port terminal for delivery of their containers and incidence of excess payment and refund claim will be minimized.

(d) The clauses relating to classification of coastal vessel and principles of charging foreign/coastal rate on vessels has been modified and incorporated in terms of TAMP's order dated 11.12.2015.

(e) The interest for delayed payment /refund has been reduced from the existing rate of 16.75% to 15% in the proposed scale of rates as per new working guideline issued by TAMP.

(f) In case of liquid/gas handled through pipeline, the proposed increase in wharfage rates in effect will burden the trade varying from 4% to 10% only.

(g) In case of the item group consisting of Naptha, LPG, Butadene, etc, the proposed rate will not result in any additional burden to the trade. Due to regrouping of item Carbon Black Feed Stock (CBFS), the wharfage rate of the same in effect has increased by around 11.75%. This higher rate of wharfage for CBFS has been proposed as CBFS carrying vessels enjoy the benefit of highest calling priority.

(h) The wharfage of mechanical handling of Thermal Coal has been prescribed at ₹.75 per MT as against the present rate of ₹.52.49 per MT. This is required as the existing rate is not even allowing recovery of direct cost due to poor utilization of the capacity by TNEB although the said Thermal Coal berth is essentially a captive berth catering to TNEB. However, a productivity linked rate has been proposed for the aforesaid facility.

(i) The wharfage of mechanical handling of all other cargo has been proposed at ₹.150/- per MT as the rate for these items all along consist of wharfage including tippling.

(j) The wharfage rates proposed for all other items will only have effect of 10% increase of cost to Trade.

(k) In order to encourage cargo handling at Floating Cargo Handling Facility at HDC, only one full wharfage has been prescribed which includes handling of dry bulk cargo at anchorage and subsequent discharge of the same at Floating Cargo Handling Facility at HDC (and vice versa)

(l) The on-board charge for unspecified cargo category has been prescribed at ₹.150/- per MT as the cargo falling under this group are mainly project cargo, plant and machineries, etc., which involves special type of handling and considerable manpower. On-board charges for other items prescribed will have effective increase of 10% only to Trade.

(m) In case of various items under shore handling, the proposed rate will have effective increase of 10% only to Trade.

(n) A new Section has been prescribed to deal with Heaping/High Heaping and Despatch related services. In the present SOR the said rates are prescribed in Miscellaneous section. The change has been effected as the said services are part of shore handling services. The rate for all the items covered under these sub sections have been prescribed in such a way so that the effective increase in the cost to the trade vis-à-vis existing charges is 10 % only.

(o) The proposed rates for demurrage, additional services like transportation, loading, unloading will in effect increase the cost to Trade by 10% only against the existing amount payable to port. Further, there is no rate for extra loading / unloading of dry bulk cargo in the existing SOR and accordingly a new rate for the same has been prescribed separately for Wagon loading/unloading and Truck loading/unloading.

(vii) The Mobile Harbour Crane related charges have been prescribed under a separate section instead of Miscellaneous section. The formula to determine productivity has now been included as conditionality to avoid ambiguity/dispute. The productivity linked rate has been prescribed for deployment of two cranes and one crane separately.

(viii) In case of container the proposed rate will not increase the cost to Trade except marginally for coastal containers due to delinking of charge for lift-on/lift-off at yard for delivery/receiving from the composite box rate on which coastal concession does not apply.

- (ix) The penalty for export load containers entering port after cut off period or making ready after the cut off period for readiness has been reduced and prescribed at ₹ 500/- per TEU as against the present rate of ₹.1000/- per TEU.
- (x) Under Miscellaneous services rendered to container only for two items i.e., in case of supply of power to reefer containers and where CDLB gang is required for stuffing/de-stuffing operation, around 100% increase has been proposed due to substantial increase in power cost and Dock Labour Board charge for the gang respectively.
- (xi) The proposed demurrage rates of container will have 10% effective increase of cost to Trade. This increase, however, may have little effect on the Trade as they have the option of removing containers to off-dock CFSs. No separate demurrage rate for coastal containers has been prescribed since as per recent guidelines issued by TAMP, the demurrage rate of coastal containers will now be 60% of the foreign exchange rate applicable to foreign containers.
- (xii) Substantial increase in the rate of Miscellaneous charges varying from 25% to 100% has been proposed due to high manpower cost, cost of maintenance and operation of equipment. However, for supply of staff for escorting lorry and deployment of extra labour ₹. 2000/- per shift per labour has been proposed against the present rate of ₹. 518.40 and ₹.388.80 respectively as the cost of deployment of port staff has undergone steep increase due to present salary rate and associated financial overheads.
- (xiii) The permit and licence charges have to be increased substantially in order to recover a part of the security cost and other associated administrative cost.
- (xiv) The license fee for Stevedoring/Handling agents have been prescribed as per the Stevedoring & Shore Handling Policy, 2015.
- (xv) In case of shipbreaking charges, existing rates have been increased by 25% effectively. The exemption given earlier from paying Port Dues and Towage & Pilotage fees for vessels arriving at KOPT for dismantling only has been withdrawn as this incentive did not result in any appreciable increase in shipbreaking activities.
- (xvi) The existing rates of dry dock charges have been increased by 20% effectively. However, provision has been made that if undocking is deferred on account of KoPT, the dry dock hire charges shall not be chargeable except in case of Saturdays, Sundays and Holidays.
- (xvii) For marine related charges an effective increase of 10% has been proposed except for Towage & Pilotage for which there is no effective increase.
- (xviii) A new note has been inserted for giving concession in the Berth Hire to vessel after signalling of readiness till next tide by way of charging 50% berth hire as against present 100%, in case the vessel is placed in berth.
- (xix) To accommodate situations of breakdown of MHC at HDC, a new provision has been added to port convenience for exempting the vessel from levy of Shifting charge arising out of such situations at HDC.
- (xx) Provisions for LASH vessels have been deleted from SOR as the same is found to be redundant in absence of any LASH vessels visiting this port.
- (xxi) The provisions of priority berthing of coastal vessel as specified in the order of Central Govt. vide no-PT-11033/51/2014-PP dated 04.09.2014 has been included as new note.
- (xxii) A new provision prescribing penal charge for non-achievement of benchmark pumping rate/delayed sailing of tankers has been proposed in line with Clause-10.7 of Working Guidelines of TAMP notified on 4 June 2015.
- (xxiii) In case of vessel related charges for Inland Vessels and non-propelled vessels, the effective increase in rates proposed is 10%. However, a rebate on dock toll charges for higher size inland vessels have been proposed.
- (xxiv) A new provision has been prescribed for stayal charge of IV class vessels berthed at the forthcoming Floating Cargo Handling Facility at HDC. It has been proposed that berth hire charge at coastal rate shall be applicable for the same.
- (xxv) The provision for charging Slipway hire Charge with back-up adjacent land has been deleted as back-up adjacent land is being charged under Schedule of Rent of the port.
- (xxvi) A new Section has been included prescribing the rates and conditionality of tariff orders relating to Floating Pipeline and Transloading Tariff notified by TAMP for licensees other than BOT Operators.

4.2. The KOPT has furnished computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form 1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form 3.

- (i) A summary position of ARR computation furnished by KOPT for the years 2011-12 to 2013-14 is tabulated below:

Sl. No.	Description	Y1 (2011-12)	Y1 (2012-13)	Y2 (2013-2014)
(1)	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>			
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)</b>	155495.59	170042.29	196637.62
(2)	<b>Less Adjustments:</b>			
(i)	Estate related expenses			
	(a) Operating expenses (including depreciation)	4150.35	4452.84	3848.49
	(b) Allocated Management & Administrative Overheads	2392.58	2600.71	3107.92
	(c) Allocated FME	1650.91	1838.23	2518.39
	<b>Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]</b>	8193.85	8891.79	9474.80
(ii)	<b>Interest on loans</b>	1266.78	1271.91	84.31
(iii)	<b>4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)</b>	-	-	-
(iv)	<b>4/5th of the Contribution to the Pension Fund</b>	7600.00	7680.00	24470.82
(v)	<b>Management and General overheads over &amp; above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation</b>	3861.12	5807.55	7273.27
(vi)	<b>Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.</b>	-	-	-
(vii)	<b>Dredging subsidy received from the Ministry:</b>	23768.33	3431.30	37911.00
(viii)	<b>Reimbursement of On Board handling Charge of Container to CDLB</b>	2096.30	2154.47	2113.41
	<b>Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)+2 (vii)+ 2(viii)</b>	46786.38	29237.01	81327.61
(3)	<b>Total Expenditure after Total Adjustments ( 3 = 1-2 )</b>	108709.21	140805.28	115310.01
(4)	Average Expenses of Sl. No. 3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3		121608.16	
(5)	<b>Capital Employed</b>			

	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)		82343.73
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)		8611.28
	(iii) Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts.		5805.08
	(iv) Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts.		-
	(v) Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.		-
	(vi) Add : Working Capital as per norms prescribed in <b>clause 2.5.</b> of the Working Guidelines		-
	(a) Inventory		1634.84
	(b) Sundry Debtors		5102.79
	(c) Cash		16042.89
	(d) Sum of (a)+(b)+(c)		22780.52
	(vii) <b>Total Capital Employed</b> [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]		107930.45
(6)	<b>Return on Capital Employed 16% on SI. No. 5(vii)</b>		17268.87
(7)	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [ (4)+(6) ]</b>		138877.03
(8)	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 i.e. @ 6% (7*1.06)</b>		147209.66
(9)	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 i.e. @ 3.82% (7*1.0382)</b>		152833.07
(10)	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>		152833.07
(11)	<b>Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at SI No. 10 above</b>		112630.84

(ii) The KOPT in Form 3, has furnished the detailed revenue estimation at the existing tariff and the proposed tariff for the actual traffic of 2014-15.

(iii) The Performance Standards proposed by KOPT in Form - 6 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Proposed performance standards	
(1)	<b>Cargo Related Services</b>	KDS	HDC*
	(a) Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups w.r.t. all bulk	4000	6500
	(i) Container	6500	6000
	(ii) Liquid Bulk	2800	6500
	(iii) Dry Bulk (Mechanical)		11000
	(iv) Dry Bulk (Conventional)	1200	5500
	(v) Break Bulk	600	1500
	(b) Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	20	18
(2)	<b>Vessel Related Services</b>		
	(a) Average Turnaround Time of Vessels (in days)	4.20	4.50
	(b) Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days)	0.50	1.20
(3)	<b>Any other parameters found relevant by the Port</b>		

4.3. On a comparison of the existing SOR and the proposed SOR, it is seen that the KOPT has generally sought an increase of 10% in cargo related charges and vessel related charges, except for a higher increase in some tariff items.

5. Clauses 3.2. and 3.3. of the Tariff Policy, 2015, stipulate that Major Port Trusts shall host the draft SOR along with the proposed Performance Standards on its website, giving the designated email address of Port as well as TAMP for comments of relevant users / User Organisations, within 15 days' time. The Major Port Trust is to submit its replies on the comments to be received from Port Users to TAMP not later than 15 days from the last date of receipt of comments from the port user. Accordingly, we have vide our letter dated 9 June 2016 requested KOPT to confirm the hosting of draft SOR and performance standards on its website. In this regard, a list of concerned users/ user organisations was also forwarded to KOPT. The KOPT is seen to have hosted the draft SOR and performance standards on its website and has requested the users/ user organizations to furnish their comments to KOPT, with a copy endorsed to TAMP. Accordingly, some of the users/ user organisations have furnished their comments. The KOPT vide its letters dated 20 May 2016 and 15 July 2016 has also responded to the comments of the users/ users organisations.

6.1. The Ministry of Shipping (MOS) vide its letter dated 17 September 2015 had issued a direction to this Authority partially modifying the coastal concession policy issued by the (then) MSRTC in January 2005. As per the letter dated 17 September 2015 of the MOS, vessel related charges and container related charges for coastal vessels and coastal containers should take into account the exchange rate fluctuation of Indian Rupee vis-à-vis the US \$ so that vessel related charges for all coastal vessels and the container related charges for all coastal containers should not exceed 60% of the corresponding charges. This direction of the MOS was communicated by this Authority by an Order dated 5 October 2015. However, the MOS vide its subsequent letter dated 11 May 2016 has directed to keep its earlier direction dated 17 September 2015 in abeyance. Therefore, this Authority had passed an Order dated 19 May 2016 to keep its Order dated 5 October 2015 also in abeyance which was circulated to all the Ports on 23 May 2016.

6.2. In view of the above, the KOPT vide its letter no. Fin/170/B dated 24 June 2016 has stated that the draft SOR submitted to the Authority earlier has been updated and is being placed for consideration and approval of the Board of Trustees. The KOPT has also stated that the revised draft SOR is being hosted in the website of KOPT inviting for fresh comments of the users. Thus, the KOPT under cover of its letter dated 24 June 2016 has forwarded a revised proposal for general revision of its SOR. The KOPT has also stated that the copy of the Board Resolution will be sent separately immediately after the ensuing Board Meeting.

7.1. The highlights of the revised proposal as given by KOPT are as follows:

- (i) The ARR computation furnished by KOPT shows that the ceiling indexed ARR has been retained at ₹.1528.33 crores as given in the earlier proposal. However, revenue estimation at the proposed level of

tariff has been indicated at ₹.1129.31 crores as against ₹.1126.31 crores indicated in the earlier proposal.

- (ii) It is also seen that in the revised proposal, the KOPT has made changes in the coastal rates in view of the Government policy.
- (iii) On a comparison of the existing and the proposed SOR, it is seen that the port has sought the following increase in the following tariff items, in its revised proposal:

Sl. No.	Tariff Items	Percentage of increase sought
1.	<b><u>Cargo related charges</u></b>	
	- Cargo	5% to 16%
	- Containers	5% to 60%
	- Miscellaneous charges	5% to 100%
2.	<b><u>Vessel Related charges</u></b>	
	- Berth hire, Pilotage, Port dues & Others	15% to 16%
	- Dry Docking charges	110%

- (iv) KOPT has also proposed changes to the existing conditionalities, a comparison of which is furnished by the KOPT alongwith its revised proposal.
- (v) The KOPT has retained the performance standards proposed by it in its initial proposal.

8.1. With regard to the KOPT proposal dated 24 June 2016, we have vide our letter dated 14 July 2016, *inter alia*, requested KOPT to confirm that it has communicated the proposal to all users / user organization about the hosting of its revised draft SOR and proposed performance standards in its website. The KOPT was also requested to furnish the copy of Board resolution approving the revised proposal.

8.2. The KOPT vide its letter dated 15 July 2016 has, *inter alia*, furnished the draft proceedings of the Board Meeting held on 01 July 2016, which reflects that the KOPT proposal dated 24 June 2016 has been sanctioned by the Board of Trustees.

9. Some of the users/ user organisations have furnished their comments on the revised proposal. The KOPT vide its letter dated 15 July 2016 has responded to the comments of the users.

10. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the KOPT was requested vide our letter dated 8 August 2016 to furnish additional information/ clarifications on various issues. The KOPT has responded vide its letter dated 30 August 2016. The information / clarification sought by us and the response of KOPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information sought by us	Reply of KOPT
1.	<b><u>Annual Revenue Requirement (ARR) (FORM No. 1):</u></b>	
(i)	In the highlights of the proposal, the Kolkata Port Trust (KOPT) has stated that the payment made to Calcutta Dock Labour Board (CDLB) for supply of on board labour for container operations at MHC berths has been excluded as KDS only collects an equal amount from the concerned users and remits it to CDLB. The KOPT has also stated that the rate considered for collection is determined by the CDLB regulations, from time to time and not under the Scale of rates (SOR) of KOPT. Accordingly, the KOPT is seen to have excluded the Reimbursement of On board handling charge of Container to CDLB to the tune of ₹.2096.30 lakhs, ₹. 2154.47 lakhs and ₹ 2113.41 lakhs, for the years 2011-12 to 2013-14	Confirmed.

	respectively. The KOPT to confirm that the said amount is as per the figures in the Annual Accounts for the relevant years.											
(ii)	Working Capital:  As per Clause 2.5 of the working guidelines 2015, the Limit on inventory other than capital spares and excluding fuels is six month average consumption and cash balances will be one month's cash expenses. The KOPT to furnish the detailed working of the following:											
(a)	The inventory considered by KOPT in Form 4 at ₹. 1634.84 lakhs. Reference to the said figure in the Annual Accounts also to be indicated.	<p>Inventory has been computed as per Clause 2.5 of the working guidelines 2015, in the following manner:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th> <th>Amount (In Lakh ₹.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Value of Inventory as on March 31, 2014 as per Audited Accounts</td> <td>3372.06</td> </tr> <tr> <td>2. Value of Stock of Fuel as on March 31, 2014 as per Audited Accounts</td> <td>102.39</td> </tr> <tr> <td>3. Value of Inventory other than Stock of Fuel (1-2)</td> <td>3269.67</td> </tr> <tr> <td>4. Six month's average consumption of stores excluding fuel</td> <td>1634.84</td> </tr> </tbody> </table> <p>It may be mentioned that value of capital spares and customized spares could not be ascertained as the same are not separately maintained in the ledger. Insurance spares, specific to an asset, is capitalized along with the asset and therefore not included in the inventory.</p>	Particulars	Amount (In Lakh ₹.)	1. Value of Inventory as on March 31, 2014 as per Audited Accounts	3372.06	2. Value of Stock of Fuel as on March 31, 2014 as per Audited Accounts	102.39	3. Value of Inventory other than Stock of Fuel (1-2)	3269.67	4. Six month's average consumption of stores excluding fuel	1634.84
Particulars	Amount (In Lakh ₹.)											
1. Value of Inventory as on March 31, 2014 as per Audited Accounts	3372.06											
2. Value of Stock of Fuel as on March 31, 2014 as per Audited Accounts	102.39											
3. Value of Inventory other than Stock of Fuel (1-2)	3269.67											
4. Six month's average consumption of stores excluding fuel	1634.84											
(b)	The cash balance considered by the KOPT in Form 4 at ₹. 5102.79 lakhs.	<p>Cash balance in Form 4 has been considered as Rs.16042.89 lakhs and not ₹.5102.79 lakhs pointed by TAMP. Limit on cash balance is being worked out as follows:</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Total expenditure as per Audited Accounts for 2013-14</td> <td>₹.196637.61 Lakhs</td> </tr> <tr> <td>Depreciation as per Audited Accounts for 2013-14</td> <td>₹.4122.93 Lakhs</td> </tr> <tr> <td>Total cash exp. after adjustment of depreciation</td> <td>₹. 192514.69 Lakhs</td> </tr> <tr> <td><b>One month cash expenditure</b></td> <td><b>₹. 16042.89 Lakhs</b></td> </tr> </tbody> </table>	Total expenditure as per Audited Accounts for 2013-14	₹.196637.61 Lakhs	Depreciation as per Audited Accounts for 2013-14	₹.4122.93 Lakhs	Total cash exp. after adjustment of depreciation	₹. 192514.69 Lakhs	<b>One month cash expenditure</b>	<b>₹. 16042.89 Lakhs</b>		
Total expenditure as per Audited Accounts for 2013-14	₹.196637.61 Lakhs											
Depreciation as per Audited Accounts for 2013-14	₹.4122.93 Lakhs											
Total cash exp. after adjustment of depreciation	₹. 192514.69 Lakhs											
<b>One month cash expenditure</b>	<b>₹. 16042.89 Lakhs</b>											
2.	<b><u>Scale of Rates:</u></b>											
(i)	Section: 3 General Principles. Note. No- (v)  The KOPT in its draft SOR has proposed deletion of the existing sentence "However, in case of container from/to ICDs/Customs notified CFS, the concerned ICD or CFS operator can also pay the port charges." The reason for the proposed deletion to be explained.	<p>The amendment proposed will facilitate smooth implementation of online blocking mechanism of port charges for import containers from deposit account maintained by container agents/MLOs. It may be mentioned that CFS/ICD operators are nominated at a later stage by the Lines/Container Agents and, therefore, their details are not available from the very beginning of the import operation cycle.</p> <p>When the blocking mechanism is implemented, port users need not require to produce final bills at port terminal for delivery. Further, incidence of</p>										

		<p>excess payment and refund claims will be minimised. Introduction of blocking mechanism will enable faster clearance and improve the ease of doing business.</p> <p>It may be recalled that none of the user organisations have agitated this issue before TAMP in the joint hearing.</p>
(ii)	<p>Section 3: General Principals – Note No. (xxiii)</p> <p>In the proposed SOR, the KOPT is seen to have proposed continuation of uniform tariff for both HDC and KDS. However, the KOPT is also seen to have proposed different performance standards for KDS and HDC. As KOPT may be aware, as stipulated in clause 3.2 of the Tariff Policy, 2015, the indexation of SOR to the extent of 100% of variation in Wholesale Price Index (WPI) will be subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trust. The clause also stipulates that on non-fulfilment of performance standards, no indexation would be allowed in the next year. Given that port has proposed different performance standards for KDS and HDC and in the event of one system achieving the performance standards and the other system not achieving the performance standards, the SOR of one system would get indexed and the SOR of other system would remain static. Thus, the intention of KOPT to maintain uniform tariff at both HDC and KDS would get defeated. The KOPT to, therefore, examine this matter.</p>	<p>The clause-3.2 of the Tariff Policy provides that indexation benefit will be subject to achievement of performance standards committed by Major Port Trusts. Accordingly, KOPT will be entitled to get the benefit of indexation if the performance standard committed by it for both the Dock Systems (HDC and KDS) are achieved.</p> <p>Regarding uniform tariff structure, KOPT's position has already been clarified to the Authority during past revisions and the position has not changed.</p>
(iii)	<p>Though wharfage rate is proposed for the following cargo items in section 4.1 – Wharfage Sl. No. 8,9,11,16 and 20, no income from handling of these cargo has been captured in Form 3. The KOPT to consider the impact of handling of these cargo also in Form 3.</p>	
	<p>(a) Handling of all liquids including ships bunker pipelines at ₹. 100.24 per MT.</p>	<p>Information on all liquids handled other than through pipeline including ship's bunker is not separately available for fiscal 2014-15 and hence income from handling the same, at proposed rate, is not shown against the account head. However, it may be stated that income from ship's bunker is included in POL.</p>
	<p>(b) Handling of iron ore through mechanical system at ₹. 53.89 per MT.</p>	<p>No iron ore has been handled through mechanical system during fiscal 2014-15. Accordingly, income at proposed rate is not shown on this account. However, the existing rate in the SOR has only been revised as this type of cargo is likely to be handled in future.</p>
	<p>(c) Handling of all types of coal not specified, fertiliser, fertiliser raw materials, soda ash and all other dry bulk at ₹. 150/- per MT.</p>	<p>No cargo has been handled under this category in port's own berth during fiscal 2014-15. Income at proposed rate is not shown accordingly. However, the existing rate in the SOR has only been revised as this type of cargo is likely to be handled in future.</p>
	<p>(d) Multiple cargo items listed at Sl. No. 16.</p>	<p>Income at proposed rate has been shown in respect of cargo listed under serial number 16 as per same handled in 2014-15.</p>

	(e) Car, any rubber tyred vehicle, cargo moving equipment, earth moving equipment.	Income is not shown at proposed rate since details on number of units handled is not available.												
(iv)	In case of handling of thermal coal through mechanical system, the KOPT has proposed introduction of productivity linked wharfage at Section 4.1 – wharfage – Sl no. 10. The KOPT to furnish the basis and the reason to propose productively linked wharfage charge for thermal coal.	<p>The productivity-linked tariff for mechanical handling was prescribed to facilitate the sole customer of the facility (TANGEDCO) However, during the joint hearing taken by TAMP, the representative of the Customer raised objection against such a productivity linked rate.</p> <p>Further, the Berth productivity issue is being addressed separately in the Berthing Policy, as per Govt. directive.</p> <p>In view of the above, the proposal for introduction of a productivity-linked tariff for Mechanical handling of Thermal Coal is being withdrawn.</p> <p>The Relevant Section of the Scale of rates may now be read as below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>S.4.</th> <th colspan="2"><b><u>Wharfage:</u></b></th> </tr> <tr> <th>Sl. No.</th> <th>Description</th> <th>Rates in ₹. per tonne</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"><b>Cargo handled through mechanical system</b></td><td></td></tr> <tr> <td>10.</td> <td>Thermal Coal</td> <td>75.00</td></tr> </tbody> </table>	S.4.	<b><u>Wharfage:</u></b>		Sl. No.	Description	Rates in ₹. per tonne	<b>Cargo handled through mechanical system</b>			10.	Thermal Coal	75.00
S.4.	<b><u>Wharfage:</u></b>													
Sl. No.	Description	Rates in ₹. per tonne												
<b>Cargo handled through mechanical system</b>														
10.	Thermal Coal	75.00												
(v)	<p>Section 4.8.</p> <p>The port has introduced a new conditionality in the draft proposed SOR i.e</p> <p><i>“In case a cargo is unloaded / loaded at anchorages more than once, the wharfage shall be levied at 150% of the rate specified at S.4.1 and S.4.2 irrespective of number of handling done at various anchorages.</i></p> <p><i>In addition, if such cargo is carried by barge/ boat/ flat or any other vessel for unloading/ loading at any berth/ jetty/ declared Inland Vessel Wharves belonging to port, wharfage shall be realised for such discharge/shipment at the rates specified against handling at Jetty/Berth of KoPT as per S.4.5 under column (iii)”.</i></p> <p>The reason for the introducing the said note to be explained.</p> <p>The tariff arrangement for such type of cases followed by KOPT so far to be brought out.</p>	<p>As per the Scale of Rates, 90% of the wharfage is leviable for each of the anchorage operations. When handling at two anchorages takes place, 180% of the wharfage is leviable. Likewise 270% of the wharfage is applicable when operation takes place at three different anchorages. Based on the representation from the Trade, the Port Trust has taken a view to limit recovery of wharfage at 150% when cargo is loaded/unloaded at anchorages more than once.</p> <p>The second part of the clause only clarifies the existing position of charging wharfage at jetties, berths or inland wharves of KoPT.</p>												
(vi)	<p>Sr. No S.6- Shore handling charges</p> <p>The Shore handling charges in the existing SOR is leviable in respect of “Labour” and “Labour &amp; Equipment”. In the proposed SOR, the KOPT has proposed levy of shore handling charges for two activities viz. (a) Transfer of cargo from / to Hook point to / from storage point. and (b) Loading at</p>	<p>In actual operation of shore handling, no port equipment is given without port labour. Further, in some components of operation only labour is involved. The proposed rates accordingly capture supply of equipment along with labour and also supply of only labour as the case may be. Consequently, separate rates for ‘labour’ and ‘labour and equipment’ for each component of shore handling operation are not relevant.</p>												

	<p>storage point for delivery or unloading at storage point to receive. The reason for proposed amendment to be explained.</p>	<p>For clarification, two illustrations are given below:</p> <table border="1" data-bbox="837 249 1361 709"> <thead> <tr> <th>Item</th><th>Description</th><th>Existing rates</th><th>Proposed rates</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)</td><td>Bagged cargo and packages (where handling is entirely done manually, by using handcart only, if necessary)</td><td>29.16</td><td>33.67 (22.56+ 11.11)</td></tr> <tr> <td>(2)</td><td>Iron and Steel; Pipes &amp; Tubes</td><td>139.97</td><td>161.67 (108.32+53.35)</td></tr> </tbody> </table> <p>In case of item (1) in actual operation of shore handling only labour is involved, therefore, the proposed rate is calculated taking rate under the column 'Labour only' of the existing rate.</p> <p>Similarly, in case of item (2) in actual operation of shore handling both labour and equipment are involved, therefore, the proposed rate is calculated taking rate under the column 'Labour &amp; Equipment' of the existing rate.</p> <p>Further, the shore handling charges have now been segregated in two parts with first part covering transfer of cargo between quay and storage yard and second part covering loading for delivery or unloading for receiving. As the first part involves both loading/unloading and transportation while the second part involves only loading/unloading, the rate structure has been proposed in such a manner that the rates of the two parts are in the ratio of 67%: 33%. Only in case of S.6.1(6)(ii), the proportion has to be slightly altered to keep the rate for loading/unloading identical with S.6.1(6)(i)</p> <p>The above bifurcation has been done as coastal concession is not applicable as per TAMP guidelines on the second part involving loading for delivery or unloading for receiving.</p>	Item	Description	Existing rates	Proposed rates	(1)	Bagged cargo and packages (where handling is entirely done manually, by using handcart only, if necessary)	29.16	33.67 (22.56+ 11.11)	(2)	Iron and Steel; Pipes & Tubes	139.97	161.67 (108.32+53.35)
Item	Description	Existing rates	Proposed rates											
(1)	Bagged cargo and packages (where handling is entirely done manually, by using handcart only, if necessary)	29.16	33.67 (22.56+ 11.11)											
(2)	Iron and Steel; Pipes & Tubes	139.97	161.67 (108.32+53.35)											
(vii)	<p>The existing notes (i) and (ii) under Section 6, is seen to have been deleted. The reason for proposed deletion of said notes to explained.</p>	<p>In view of the change in the structure as explained in reply to query no. (vi), the said notes have been deleted.</p>												
(viii)	<p>The KOPT is not seen to have estimated income arising out of Heaping / high heaping of Dry Bulk Cargo at storage area / Hook Point (S.6.3.1) Despatch related services (S.6.3.2) and Transportation (S.8) The income arising out of these services to also be captured in the Form 3.</p>	<p>KoPT has drawn S.O.R considering traffic exclusively handled by the port's own berths during fiscal 2014-15 in terms of clause 2.8 of the guideline. Income has accordingly been estimated at proposed rate based on cargo / vessels handled and services actually rendered in 2014-15. During 2014-15 no services has been rendered by the port on account of 'Heaping / Hi-heaping of Dry Bulk cargo' at storage area / hook point (S.6.3.1), 'Despatch related services' (S.6.3.2) and</p>												

		‘Transportation’ (S.8) Hence income has not been computed at proposed rate against the aforesaid item heads.
(ix)	<p>Section 9.1 Loading /Unloading/Re-stacking charge</p> <p>The KOPT has inserted a tariff item for levy of charges on “<i>Dry bulk Cargo</i>” loading / unloading from truck / wagon. The KOPT has also introduced a note to the effect that the said charge is for use of labour and / or equipment for unloading of dry bulk cargo from dumpers and that for unloading of dry bulk cargo from dumpers without requiring any labour / equipment support, no charges shall be levied. The reason for the proposed amendments to be explained.</p>	<p>The existing SoR does not have any rate for loading/unloading of dry bulk cargo. As KoPT is presently undertaking shore handling operation of dry bulk cargo the need for loading/unloading of such cargo beyond the services covered under the definition of ‘Shore Handling Charge’ may arise. If no rate for the service is there in the SOR, it may create operational problem.</p> <p>KOPT had proposed a rate for the said service during the last revision also.</p> <p>With regard to the conditionality governing the rate, it may be mentioned that very often dry bulk is handled by self-unloading dumpers where dumper automatically unloads the cargo. In such cases, no separate charge would be levied by KoPT since no extra service would be involved beyond the transportation charge prescribed under S.8.1.</p>
(x)	<p>Sr. No S. 10.1(a) - Rebate.</p> <p>The port has proposed deletion of the note prescribing rebate on wharfage on handling of Crude oil above 6.50 Million tonnes. The reason for the proposed deletion to be explained.</p>	<p>After commissioning of the Haldia- Barauni Crude Pipeline, most of crude requirement of IOC refinery is presently being met through the same and the provision of rebate for handling Crude Oil above 6.5 MMT in a year has become redundant.</p> <p>If need arises, KoPT may consider appropriate rebate with approval of its Board.</p>
(xi)	<p>Sr. No S. 10.2 - Rebate</p> <p>Similarly, rebate granted to a KDS Importer/Exporter on handling Crude Oil, POL and its products is proposed to be deleted. The reason for the proposed deletion to be explained.</p>	The rebate has not translated into increase in cargo through put or demand in port services by the importers/exporters, therefore, has been discontinued. However, the proposed rate being ceiling rate, KoPT will review the position if demand arises in future.
(xii)	<p>In the existing SOR, the composite box rates for ICD containers are lower than composite box rates for normal containers. Now, the KOPT has proposed a common composite box rate to be applicable on both normal and ICD containers. The reason for withdrawing the concessional rates for ICD containers to be explained.</p>	The financial benefits so long given to promote ICD traffic in the form of reduction in port charges have not translated into surge in ICD traffic at Kolkata Port. The ICD containers handled at KDS during 2012-13, 2013-14, 2014-15 and 2015-16 were 34126 TEUs, 31836, 36087 TEUs and 33987 TEUs respectively. The same taking KoPT (both KDS and HDC) as a whole were only 41234 TEUs, 37759 TEUs and 41107 TEUs during the year 2012-13, 2013-14 and 2014-15 respectively. Therefore, on reviewing the matter KoPT proposed to discontinue the benefit of lower rates for ICD containers. As the rates notified in the Scale of Rates are ceiling rates, port would have the option of reducing the same in future based on its commercial judgment.
(xiii)	<p>The basis and the reason to propose charges for lift on / lift off at yard during delivery / receiving of load / empty containers and over dimensional containers (S.11.3) to be furnished.</p>	Separation made as coastal concession is not applicable on such lift on/lift off. The charges for lift on/lift off has been proposed at around 10% of the total charge for composite handling at KDS.

(xiv)	The reason for deleting the provision of granting rebate for lift on / lift off at yard during delivery / receiving by equipment hired by the party [S.12.1(d)] to be explained.	As separate charge for the service has now been proposed, the provision has become redundant. If KoPT does not provide the service then the charge prescribed under S.11.3 will not be levied.
(xv)	The basis and the reason to propose charges for Customs inspection [S.14.1(Sl. No. 13)] to be furnished.	Charges for Customs inspection was approved and notified by TAMP vide Gazette No. 296 dated 20 October 2014. In the proposed Scale of Rates the same has been included following the general increase in rates done in other items.
(xvi)	The KOPT is not seen to have estimated income from handling of Transhipment containers (S.13) The income arising out of this service to be captured in Form 3.	During 2014-15, KoPT did not handle any transhipment containers. Accordingly, no income has been shown on this account at proposed rate.
(xvii)	The KOPT is also seen not to have estimated income from various Miscellaneous services rendered to container / container vessel (S.14) viz. supply of power to reefer Container (Sl. No. 3), use of port equipment (Sl. No. 5), on board lashing / de-lashing of containers, fixing and unfixing of twist lock and ancillary documentations for (HDC) (Sl. no. 11) and export load containers entered after cut off period (Sl. No. 12) The income arising out of all these services to be captured in Form 3.	<p>Income on account supply of power to reefer container (S.14, Sl No 3) for the year 2014-15 was Rs.3.46 crore and the proposed income is estimated to be Rs.6.92 crore. This sub head has not been shown in form 3 due to over sight which is regretted.</p> <p>With regard to use of port equipment (S 14, Sl no. 5) there was no income during 2014-15 as such no estimation was made in the proposed income.</p> <p>On board lashing / de-lashing of containers, fixing and unfixing of twist lock and ancillary documentations for (HDC) (S.14, Sl. no. 11): The services were not provided to port users during fiscal 2014-15. Accordingly, no income at proposed rate has been computed against the said account head.</p> <p>Charges for export load containers entered after the cut off period or export load containers made ready after the cut off period for readiness (S.14, Sl.No.12 ) was not separately captured in the income for 2014-15 and therefore no separate estimation has been made for the same. The income from this head has been included in sundries in the annual accounts. Total income during 2014-15 on account of sundries is Rs.0.81 crore of which this particular item is one of the components.</p>
(xviii)	As against the existing provision of prescription of rates for 2 types of pay loaders viz. upto 1 cu.m capacity and above 1 cu.m capacity, the KOPT has now proposed rates for only a Payloader. The basis and reason for such a consolidation to be furnished.	The pay loaders presently used at KoPT are having more than 1 cbm capacity.
(xix)	The KOPT is not seen to have captured income from the levy of Berth hire charges on vessel engaged in coastal trade between Andaman and KOPT (S.21.1, Sl. No. 3) and Exhibition Vessel (S.21.21, Sl. No. 4) and from Mooring / Anchorage (S.22.1) out of rendering these services, also to be captured in Form 3.	<p>Berth hire charges on vessel engaged in coastal trade between Andaman and KOPT (S.21.1, Sl. No. 3) was not separately captured in the income for 2014-15 but was included in income related to coastal vessel. Therefore, separate estimation of the same in the proposed income has not been made.</p> <p>Berth hire on Exhibition Vessel (S.21.21, Sl. No. 4) was not shown as there was no income in the year 2014-15 accordingly no estimation in the proposed income has been made.</p> <p>Mooring / Anchorage (S.22.1) charges of vessels are included in foreign / coastal berth hire depending on</p>

		the status of the vessel to which the service has been provided.
(xx)	The KOPT is also not seen to have captured income from levy of charges for various Miscellaneous services rendered to foreign going vessels (S.23.1) as listed as Sl. No. 1 to 10, except of service listed at Sl. No. 6. The income arising out of rendering other miscellaneous services also to be captured in Form 3.	<p>Income from miscellaneous services rendered to foreign going vessels (S.23.1) listed as Sl. No. 1, 3, 4, 6 and 9 has been computed at proposed rate based on incidence of service actually rendered to vessels during 2014-15. Out of the miscellaneous services, income from 'Use of Fire Float', (Sl.No.2), 'Additional labour deployed for diving related work', (Sl.No.5), 'Supply of Electricity', (Sl.No.7) and 'Additional charges on vessels carrying passengers', (Sl.No.8) could not be computed at proposed rate since the said services were not rendered to vessels during 2014-15.</p> <p>It may be mentioned that miscellaneous services rendered to foreign going vessels (S.23.1) are covered under Sl. No. 1 to 9 and not 1 to 10 as pointed by TAMP.</p>
(xxi)	Income arising out of the charge for treatment of ballast water on foreign going POL tanker / other vessels (S.23.3) is also not seen to have been captured by KOPT. The same to be captured in Form 3.	Income arising out of the charge for treatment of ballast water on foreign going POL tanker / other vessels (S.23.3) has not been computed at proposed rate since no vessel availed the service during fiscal 2014-15.
(xxii)	The income from Towage & Pilotage (S.24.1) captured in Form 3, does not appear to be correct. The rates considered in the calculation, do not appear to be in line with the rates as reflected in proposed SOR. The KOPT is to examine the calculation.	Income from Towage and Pilotage charges has been computed as per rates reflected in proposed S.O.R.
(xxiii)	Further, pilotage & Towage income has not been captured in respect of coastal vessel plying between Andaman and KOPT, (S.24.1, Sl. no. 3) The same to be captured.	Pilotage & Towage income on vessel engaged in coastal trade between Andaman and KOPT (S.24.1, Sl. No. 3) was not separately captured in the income for 2014-15 but was included in income related to coastal vessel. Therefore, separate estimation of the same in the proposed income has not been made.
(xxiv)	No income from port dues in respect of vessels engaged in Coastal trade between Andaman and KOPT (S.25.1, Sl. No. iii), on vessel entering but not discharging or taking any cargo / passenger (S.25.1, Sl. No. v) and on vessel for lighterage operation (S.25.1, Sl no. vi) is seen to be captured in Form 3. The same to be captured.	Port Dues income on vessel engaged in coastal trade between Andaman and KOPT (S.25.1, Sl. No. iii) was not separately captured in the income for 2014-15 but was included in income related to coastal vessel. Therefore, separate estimation of the same in the proposed income has not been made
(xxv)	No income from stayal charge on inland vessels of 200 tonne and above handled at floating cargo handling facility (S.27.1, Sl. No. 3) is seen to be captured. The same to be captured.	Income at proposed rate is computed based on cargo / vessels actually handled and services rendered in fiscal 2014-15. In the instant case, income from stayal charge on inland vessels of 200 tonne and above, handled at floating cargo handling facility (S.27.1, Sl. No. 3), could not be computed at proposed rate, as the facility did not exist in fiscal 2014-15.
(xxvi)	In case of inland vessel and non-propelled crafts, the existing SOR prescribed levy of 50% of normal towage and pilotage charges as applicable for coastal vessel. Now in the proposed SOR, pilotage and towage for inland vessel and non-propelled crafts is prescribed at the same level as that of	<p><u>Financial impact:</u></p> <p>During 2014-15 Towage and Pilotage service has not been provided to any inland vessel and non-propelled crafts. Hence the financial impact of proposed levy of Towage and Pilotage at the same level as that of coastal</p>

	coastal vessel (S.30.1) The reason for withdrawing concession for the inland and non-propelled vessels may be furnished. The financial impact of this provision to be captured in Form 3.	vessel (S.30.1) could not be worked out.
(xxvii)	No income is seen to be captured from handling of Fly Ash vessel (S.31) and Slipway hire charges (S.32) in Form 3. The same to be captured.	<p>Fly ash jetty at HDC did not exist in fiscal 2014-15. Hence income from handling fly ash at the said jetty could not be computed at proposed rate.</p> <p>Handling of Fly Ash vessel at TT Shed: Income from handling of Fly Ash during 2014-15 was Rs.2.69 crore by handling 6.74 lakh tons. The estimated income after proposed rate revision would be Rs.3.10 crore which was inadvertently omitted.</p> <p>Slipway hire charges: Income from Slipway hire during 2014-15 was Rs.0.09 crore. The estimated income after proposed rate revision which has been omitted would be Rs.0.18 crore at 2014-15 level of operation. However, Slipway hire has reduced to a great extent at present.</p>
(xxviii)	In Part IX of the proposed SOR, dealing with the charges for authorised service providers, the tariff fixed for transfer of cargo between Mother vessel and daughter vessel / barges by Floating Crane, fixed vide Order No. TAMP/6/2016-KOPT dated 30 March 2016, is not seen to be incorporated. The same to be suitably incorporated in Part – IX.	The omission is regretted. The charges and conditionalities for inclusion in the revised Scale of Rates under Part-IX, Section -3 is furnished at Appendix-I. TAMP may kindly consider and include the same while notifying the revised Scale of Rates.

11. A joint hearing in this case was held on 26 July 2016 at the KOPT premises. At the joint hearing, the KOPT made a brief power point presentation of its proposal; the KOPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

12.1. Subsequent to the joint hearing, some of the users / user organizations have given their comments. The KOPT has also furnished its comments on the comments of users / user organizations.

12.2. After joint hearing, MCC PTA India Corporation Pvt Ltd (MCPI) vide its email dated 18 August 2016 has informed us that HDC/ KOPT convened a meeting with all the Users of Haldia Oil Jetties on 10 August 2016 to discuss about the introduction of Benchmark Pumping Rate and imposition of penalty for non-achievement of Benchmark Pumping Rate / Delayed Sailing due to reasons attributable to vessel. During the same meeting the KOPT advised the users to submit its comments on the proposal within 16 to 17 August 2016. Accordingly, MCPI has submitted its comments on the pumping rate to HDC/KOPT vide its email dated 17 August 2016 with copy endorsed to TAMP. We have vide our letter dated 15 September 2016 forwarded this comment to KOPT for its reply. The KOPT has responded. Both the MCPI and KOPT have reiterated their position.

13. Given that the validity of SOR of KOPT was expiring on 31 March 2016, as brought out earlier, and based on the request made by KOPT, this Authority vide its Order dated 30 March 2016 had extended the validity of the SOR of KOPT till 30 June 2016. Thereafter, while submitting its revised proposal, the KOPT vide its letter dated 21 June 2016 has requested to extend the validity of the existing SOR of KOPT (including Special Rate) till notification of revised SOR. Since the validity of SOR of KOPT expired on 30 June 2016 and considering the time required for processing the proposal filed by the KOPT and in order to avoid a vacuum in the SOR of KOPT, based on the request of KOPT, this Authority vide its Order dated 5 July 2016 has extended the validity of SOR of KOPT upto 30 September 2016 or till the implementation of the revised SOR, whichever is earlier. The Order has been notified in the Gazette of India on 22 July 2016 vide Gazette No. 302.

14. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

15. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i) The existing SOR of the KOPT was last approved vide tariff Order No. TAMP/8/2013-KOPT dated 21 February 2014. This Order was notified in the Gazette of India on 19 May 2014 vide Gazette No. 152. The said Order prescribed a tariff validity period till 31 March 2016. Vide the said Order, an across the board increase of 20% was granted on the cargo related charges and a 20% increase was granted on the main vessel related charges of tariff items like berth hire, port dues, shifting charges, anchorage etc..

(ii) The MOS, vide its letter No. 8(1)/2014 TAMP dated 13 January 2015 has issued the new “Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015” which was notified in the Gazette of India vide Gazette No. 30 dated 27 January 2015 by this Authority. The new “Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015” has come into effect from 13 January 2015. Thereafter, as stipulated in Clause 1.5. of the Tariff Policy, 2015, the Working Guidelines was issued by this Authority in consultation with all the Major Port Trusts to operationalize the Tariff Policy. The Working Guidelines was notified on 4 June 2015 vide Gazette No. 207.

(iii) In this backdrop, given that the validity of the existing Scale of Rates of the KOPT is till 31 March 2016, the KOPT has come up with a proposal for revision of its tariff for the period from 01 April 2016 to 31 March 2019, following the Tariff Policy, 2015 and the Working Guidelines.

(iv) The KOPT had filed its proposal in April 2016. The said proposal was based, interalia, on the direction issued by the MOS vide its letter dated 17 September 2015 to this Authority partially modifying the coastal concession policy issued by the (then) MSRTH in January 2005, which was communicated by this Authority to all Major Port Trusts by passing an Order dated 5 October 2015. As per the said direction of the MOS, vessel related charges for coastal vessel should take into account the exchange rate fluctuation of the Indian Rupee (₹) vs the USD (\$) so that vessel related charges for all coastal vessels do not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Also, as regards container related charges denominated in US\$ for foreign containers, the tariff for coastal container shall not exceed 60% of the corresponding charges applicable for other foreign containers and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Based on the direction of the MOS for immediate prescription of rates for coastal vessel and coastal container, this Authority has passed an Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 5 October 2015 incorporating suitable notes in the SOR of Major Ports and private terminal operating thereat and communicated to all the Major Port Trusts including KOPT and concerned BOT operators for implementation. Accordingly, the proposal of April 2016 of KOPT took into account the coastal revenue arising out of the above policy of the Government. When the MOS was apprised on the impact of restatement of tariff for coastal vessel / container to account for the exchange rate fluctuations, with a request to issue advisory to all Major Port Trusts to exercise caution while applying the coastal tariff, the MOS vide its subsequent letter dated 11 May 2016 has directed to keep its earlier direction dated 17 September 2015 in abeyance, which was again communicated vide an Order dated 19 May 2016 to all the Major Ports including KOPT. In view of the above position, the KOPT vide its letter dated 24 June 2016 has furnished a revised proposal to give effect to the direction of MOS. The proposal dated 24 June 2016 alongwith the submissions made by KOPT during the processing of the case in reference is considered in the analysis.

(v) (a) Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2015 requires each Major Port Trust to assess the ARR which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the Audited Accounts of the three years 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) subject to certain exclusions as prescribed the Clause 2.2. of the Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on the Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March 2014, duly certified by a practising Chartered Accountant/ Cost and Management Accountant.

(b) The payment made to Calcutta Dock Labour Board (CDLB) for supply of on board labour for container operations at MHC berths has been excluded as KDS only collects an equal amount from the concerned users and remits it to CDLB. The rate considered for collection is determined by the CDLB regulations, from time to time and not under the Scale of rates (SOR) of KOPT. Accordingly, the KOPT is seen to have excluded the Reimbursement of On board handling charge of Container to CDLB to the tune of ₹ 2096.30 lakhs, ₹ 2154.47 lakhs and ₹ 2113.41 lakhs, for the years 2011-12 to 2013-14 respectively. The KOPT has confirmed that the said amount is as per the figures reflected in the Annual Accounts for the relevant years.

(c) The KOPT has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. The KOPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2011-12, 2012-13

and 2013-14. The following adjustment done by KOPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. of Working Guidelines are brought out for specific mention:

(i) The KOPT has excluded expenses (i.e. operating expenses, allocated Management & Administrative overheads and allocated Finance and Miscellaneous Expenses) related to estate activity. Interest on loans to the tune of ₹ 1266.78 Lakhs, ₹. 1271.91 Lakhs and ₹ 84.31 lakhs during the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively are also excluded.

(ii) As per Clause 2.2(iii) of Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines, 1/5 of one-time expenses like arrears of wages, pension/ gratuity, ex-gratia payments arising out of wage revision etc. are to be included in the Annual Revenue Requirement (ARR) Likewise, 1/5<sup>th</sup> of the Contribution to Pension Fund are to be included for the calculation of ARR. This means 4/5<sup>th</sup> of the above mentioned expenses are to be excluded in the ARR computation.

In this connection, the KOPT has excluded ₹76.00 crores, ₹76.80 crores and ₹244.71 crores in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively being the 4/5<sup>th</sup> of the contribution to the pension fund as reported in the Annual Accounts of the port. The above adjustment done by KOPT is in line with Tariff Policy, 2015 and hence considered.

(iii) As per Clause 2.2. (iv) of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. (iv) of the Working Guidelines, Management and General Administration Overheads subject to a cap of 25% of aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation.

The Management and General Administration Overheads reported in the Audited Annual Accounts is ₹ 244.49 crores, ₹ 271.95 crores and ₹ 310.06 crores for years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively. Thereafter, the KOPT has assessed 25% of the Operating Expenses (including depreciation but excluding operating expenses relating to Estate) as per Audited Annual Accounts at ₹205.88 crores, ₹213.87 crores and ₹ 237.32 crores. As per the working furnished by the KOPT in Form-2, the KOPT has identified an amount of ₹38.61 crores, ₹57.08 crores and ₹72.73 crores of Management and General Administration Overheads as excess of 25% of aggregate of operating expenses and depreciation and hence has excluded the same from ARR in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively complying with the provisions of Tariff Policy, 2015.

(iv) As per Clause 2.2(v) of the Working Guidelines notified by this Authority all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR. The KOPT has not indicated any existence of Captive berths and has, therefore, not estimated any expenditure under this head.

(v) In addition to the above, the dredging expenditure covered by the subsidy granted by the Government has also been reported to have been excluded by KOPT.

(vi) Following the provisions prescribed at Clause 2.3. of the Tariff Policy, 2015 and Clause 2.3. of the Working Guidelines, the KOPT has arrived at average expenses for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 at ₹ 1216.08 crores.

(vii) (a) The KOPT has arrived at capital employed in line with provision prescribed in Clause 2.4. of the Working Guidelines. The KOPT has considered the net fixed assets plus capital work-in-progress as on 31 March 2014 as reported in the Audited Annual Accounts. The assets pertaining to the Estate activity have been excluded. As stated earlier, the KOPT has stated that there are no fixed assets relating to captive berth.

(b) Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances. The Sundry debtors are seen to have been computed as per norms prescribed in clause 2.5. of Working Guidelines.

In the calculation of Inventory, though the KOPT has stated that Inventory has been computed as per Clause 2.5 of the working guidelines, it is seen that to compute the inventory, the KOPT has taken into account, Value of Inventory (other than fuel) as on March 31, 2014 as per Audited Accounts and considered 50% of the value as average consumption of the said

balance. This working is not seen to be in line with the Working Guideline provision and, therefore, the same is not taken into account.

In the calculation of Cash balances, the KOPT is seen to have considered all the expenses (excluding depreciation) but including the finance and miscellaneous expenses. To arrive at the cash balance at one month cash expenses, the finance and miscellaneous expenses is not taken into account. Accordingly, the cash balance is worked out at one month cash expenses excluding finance and miscellaneous expenses. Thus, the cash balance works out to ₹ 104.71 crores instead of ₹ 160.42 crores assessed by the Port.

- (c) The total capital employed including the working capital works out to ₹ 1007.25 crores instead of ₹ 1079.30 crores, assessed by the KOPT.
- (d) Return on Capital Employed at 16% is worked out on the revised Capital Employed at ₹161.16 crores which is considered in the ARR computation.

(viii) The ARR is the average of the expenditure for the three financial years 2011-12 to 2013-14 at ₹1216.08 crores plus 16% Return on Capital Employed at ₹161.16 crores aggregating to ₹ 1377.24 crores as on 31 March 2014. Further, as per Clause 2.7. of Working Guidelines, the said ARR has been indexed @ 100% of the Wholesale Price Index (WPI) applicable for the year 2014-15 and 2015-16 at 6% and 3.82% respectively. The ceiling indexed ARR works out to ₹1515.64 crores for the year 2015-16, as against ₹ 1528.33 crores assessed by the Port.

The detailed working of ARR calculation given by the port duly certified by Chartered Accountant is relied upon. A summary of certified ceiling indexation ARR is given below:

(₹ in crores)

Sr. No	Particulars	2011-12	2012-13	2013-14
1	Average Expenses		1216.08	
2	Capital employed as on 31.03.2014 including capital work in progress as on 31.03.2014 and working capital as per norms		1007.24	
3	Return on capital employed @ 16%		161.16	
4	ARR as on 31 March 2014 (4=1+3)		1377.24	
5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 (6%)		1459.88	
6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 (3.82%)		1515.64	
7	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)			<b>1515.64</b>

(ix) (a) As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2014-15 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. As per Clause 2.5. of Tariff Policy 2015, for drawing the SOR, the KOPT has considered the actual cargo traffic in tonnes and GRT of vessel handled by the port during the year 2014-15, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR.

(b) While drawing up the proposed SOR, though the KOPT has generally proposed a 5% increase in the cargo related charges, it has chosen to propose a higher percentage of increase in few cargo related items. Similarly, though the KOPT has generally proposed an increase of 15% in vessel related charges, it has chosen to propose a higher percentage of increase in few vessel related tariff items. Based on the above position, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff has been worked out by KOPT at ₹1129.31 crores. As can be seen, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff at ₹ 1129.31 crores is lower than the Ceiling Indexed ARR of ₹1515.64 crores, as calculated earlier, thereby leaving a revenue gap of ₹ 386.33

crores, which has been left uncovered by the Port. In other words, even with the increase in tariff as proposed by the Port, the income at the proposed level of tariff is not sufficient enough for the Port to even meet the operating costs, not to speak of the return of 16% amounting to ₹. 161.16 crores on the capital employed. The revenue gap is left uncovered to avoid burden to the users. The Port proposes to meet the revenue gap through future traffic growth and improved performance. Some revenue may also accrue to the port from new traffic items for which the KOPT is not in position to estimate the revenue.

- (c) Considering the position that the increase in the vessel related charges and cargo related charges as sought by the KOPT is well within the ceiling indexed Annual Revenue Requirement and is based on the judgment of the Port, this Authority is inclined to grant the increase as proposed by the port. It is observed that the impact on revenue on account of the said increase in tariff is that the KOPT would earn about 6.50% additional revenue on account of this tariff revision over the actual cargo related income and vessel related income (except the Government subsidy towards dredging) reported for the year 2014-15.
- (e) **During the proceedings relating to the case in reference as well as during the joint hearing, majority of the users have objected to the increase in the tariff proposed by the KOPT, on the ground that the tariff at the neighbouring ports is lower than the proposed rates. It is reported by the users, that the cargo will move out of KOPT. However, in this connection, it is to be noted that the increase in vessel related charges and the cargo related charges, as sought by the KOPT, is well within the ceiling indexed ARR. Since the increase sought by the KOPT is within the purview of the stipulations of the Tariff Policy, 2015, the increase granted in the cargo related charges and vessel related charges, is inevitable. In this regard, it is relevant here to mention that as per Clause 8.1. of the Tariff Policy 2015, the rates prescribed in the SOR are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The KOPT may exercise the flexibility available to it to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts. In fact, the KOPT has committed during the proceedings of this case that like in the past, they will look into having various promotional measures and have assured the trade that if the trade commit volumes, the KOPT look into the rebate aspect. Further, as per Clause 2.7. the Tariff Policy 2015, the KOPT is advised to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.**

- (x) As stated earlier, in view of the direction of the MOS with regard to the non restatement of the coastal rates, the Ceiling Costal Rates are prescribed upfront in the SOR without taking into account the exchange rate fluctuation of Indian Rupee vis-a-vis the USD (\$)
- (xi) The Note (v) under Section - 3 of the existing SOR of KOPT states that all charges related to Load / Empty Containers including demurrage thereon shall be levied on Container Agents/ Main Line Operators (MLO) However, in case of container from/ to ICDs/ Customs notified CFS, the concerned ICD or CFS operator can also pay the port charges. The note also states that however, after de-stuffing or prior to stuffing, the cargo related charges, if any, shall be levied on the owner of the cargo or his Clearing & Forwarding Agent/ Handling Agent.

The KOPT in its draft SOR has proposed deletion of the existing sentence “However, in case of container from/ to ICDs/ Customs notified CFS, the concerned ICD or CFS operator can also pay the port charges”, from the above note. In this regard, the KOPT is in the process of introducing blocking mechanism, which will enable faster clearance and improve the ease of doing business. According to KOPT, on implementation of blocking mechanism, the final bills need not be produced by the users at port terminal for delivery. Since the CFS/ ICD operators are nominated at a later stage by the Lines/ Container Agents. Therefore, their details are not available from the very beginning of the import operation cycle. The proposed deletion will facilitate smooth implementation of online blocking mechanism of port charges for import containers from deposit account maintained by container agents/ MLOs and incidence of excess payment and refund claims will be minimized. Given that the proposed deletion would result in ease of doing business for the users, the proposed deletion is approved.

- (xii) Though the KOPT has proposed wharfage charges in respect of handling of all liquids including ships bunker pipelines, handling of iron ore through mechanical system, handling of all types of coal not specified, fertiliser, fertiliser raw materials, soda ash and all other dry bulk, Car, any rubber tyred vehicle, cargo moving equipment, earth moving equipment and Multiple cargo items listed at Sl. No. 16 of Section 4.1 of the proposed SOR, no income has been estimated by KOPT at the proposed level of tariff in respect of these items, on the ground that such cargo has not been handled during the year 2014-15, but is likely to be handled in future. However, considering the huge gap between the ceiling ARR and the revenue estimation to the tune of ₹ 386.33 crores, the revenue, if any, to be earned by

KOPT on account of handling of these cargo items, would get subsumed in the revenue gap. In view of the above position, the proposed rates in respect of the above listed items are approved.

(xiii) In case of handling of thermal coal through mechanical system, the KOPT had proposed introduction of productivity linked wharfage at Section 4.1 – wharfage – Sl no. 10. However, subsequently, the KOPT has proposed to withdraw the productivity-linked tariff for Mechanical handling of Thermal Coal, on the ground that the sole customer of the facility (TANGEDCO) for whom the productivity-linked tariff for mechanical handling was prescribed, has raised objection against such a productivity linked rate and also since the Berth productivity issue is being addressed separately in the Berthing Policy, as per Government directive. As such, the KOPT has proposed to continue with the prescription of a normal wharfage rate for handling of thermal coal through mechanical system, which is approved.

(xiv) The port at Section 4.8. has proposed introduction of a conditionality to the effect that “In case a cargo is unloaded / loaded at anchorages more than once, the wharfage shall be levied at 150% of the rate specified at S.4.1 and S.4.2 irrespective of number of handling done at various anchorages. In addition, if such cargo is carried by barge/ boat/ flat or any other vessel for unloading/ loading at any berth/ jetty/ declared Inland Vessel Wharves belonging to port, wharfage shall be realised for such discharge/ shipment at the rates specified against handling at Jetty/ Berth of KOPT as per S.4.5 under column (iii)”

In support of the proposed amendment, the port has stated that as against the existing provision for levy of 90% of the wharfage for each of the anchorage operations, which results in a wharfage levy of 180% when handling takes place at two anchorages and a wharfage levy of 270% when handling takes place at three different anchorages, the port, based on the representation from the Trade, has taken a view to limit recovery of wharfage at 150% when cargo is loaded/ unloaded at anchorages more than once. The port has also stated that second part of the clause only clarifies the existing position of charging wharfage at jetties, berths or inland wharves of KOPT. The proposed amendment would be in the interest of the trade, and the same is approved.

(xv) In the existing SOR, the Shore handling charges prescribed at Section 6 are leviable in respect of “Labour” and “Labour & Equipment”. In the proposed SOR, the KOPT has proposed levy of shore handling charges for two activities viz. (a) Transfer of cargo from / to Hook point to / from storage point and (b) Loading at storage point for delivery or unloading at storage point to receive.

In this regard, the KOPT is of the view that in actual shore handling operation, for some cargo, only labour is involved and that further, no port equipment is given without port labour. Thus, according to KOPT, the rates proposed by it, suitably captures supply of equipment along with labour and also supply of only labour as the case may be. Consequently, the KOPT has felt that separate rates for ‘labour’ and ‘labour and equipment’ for each component of shore handling operation are not relevant. Further, the KOPT has proposed segregation of the shore handling charges in two parts in the ratio of 67: 33, with first part covering transfer of cargo between quay and storage yard (involving loading/ unloading and transportation) and second part covering only loading for delivery or unloading for receiving, as coastal concession is not applicable on the second part involving loading for delivery or unloading for receiving. Since the proposed amendment gives clarity to the levy of shore handling charges and is in line with the coastal concession policy, the same is approved.

Further, in view of the above proposed changes, the KOPT has proposed deletion of the relevant existing notes below Section 6, which is also approved.

(xvi) The KOPT is not seen to have estimated income arising out of Heaping / high heaping of Dry Bulk Cargo at storage area / Hook Point (S.6.3.1), Despatch related services (S.6.3.2), Transportation (S.8), handling of Transhipment containers (S.13), use of port equipment (S.14, Sl. No. 5), on board lashing / de-lashing of containers, fixing and unfixing of twist lock and ancillary documentations for (HDC) (S.14, Sl. no. 11) on the ground that no such services have been rendered during the year 2014-15, but is likely to be rendered in future. However, considering the huge gap between the ceiling ARR and the revenue estimation to the tune of ₹ 386.33 crores, the revenue, if any, earned by KOPT on account of handling of these cargo items, would get subsumed in the revenue gap. In view of the above position, the proposed rates in respect of the above listed items are approved.

(xvii) At the proposed Section 9.1 – Loading / Unloading/ Re-stacking charges, the KOPT has proposed introduction of a new tariff item for levy of charges on “Dry bulk Cargo” loading / unloading from truck/ wagon. The KOPT has also introduced a note to the effect that the said charge is for use of labour and/ or equipment for unloading of dry bulk cargo from dumpers and that for unloading of dry bulk cargo from dumpers without requiring any labour/ equipment support, no charges shall be levied.

The KOPT has reasoned that the existing Scale of Rates of KOPT do not have rate for loading/ unloading of dry bulk cargo. Given that the KOPT undertakes shore handling operation of dry bulk

cargo, it has felt the need to prescribe the rates for loading/ unloading of such cargo beyond the services covered under the definition of 'Shore Handling Charge', so as to avoid any operational problem. Further, the KOPT is also not seen to have estimated income arising out of loading / unloading Dry bulk Cargo from truck/ wagon, presumably on the ground that such service has not been rendered during the year 2014-15. However, considering the huge gap between the ceiling ARR and the revenue estimation to the tune of ₹ 386.33 crores, the revenue, if any, earned by KOPT on account of loading / unloading Dry bulk Cargo from truck/ wagon, would get subsumed in the revenue gap. In view of the above position, the proposed rate is approved.

With regard to the conditionality governing the rate, the KOPT has clarified that very often dry bulk cargo is handled by dumpers, which automatically unloads the cargo. In such cases, since no extra service would be involved beyond the transportation charge, the KOPT has stated that no separate charge would be levied by it. The proposed note is also approved.

(xviii) The port has proposed deletion of the note prescribing rebate on wharfage on handling of Crude oil above 6.50 Million tonnes (Sr. No S. 10.1(a) – Rebate) In this regard, the KOPT has reasoned that after commissioning of the Haldia- Barauni Crude Pipeline, the crude requirement of refinery is presently being met through the same, due to which the provision of rebate has become redundant. It has however, assured that appropriate rebate will be granted on a need basis, with approval of its Board.

Similarly, rebate granted to a KDS Importer/ Exporter on handling Crude Oil, POL and its products is proposed to be deleted (Sr. No S. 10.2 – Rebate), on the ground that the said rebate has not translated into increase in cargo throughput or demand in port services by the importers/ exporters. However, the port has assured that it will review the position, if demand arises in future.

Since the users have not objected to the proposed withdrawal of rebates and in view of the assurance given by the port to review the rebate mechanism on need basis, with the approval of its Board of Trustees, the proposed deletion is approved.

(xix) In the existing SOR, the composite box rates for ICD containers are lower than composite box rates for normal containers. Now, the KOPT has proposed a common composite box rate to be applicable on both normal and ICD containers, on the ground that the financial benefits so long given to promote ICD traffic in the form of reduction in port charges have not translated into surge in ICD traffic at Kolkata Port.

One of the user Associations viz., National Association of Container Freight Stations (NACFS) has objected to the withdrawal of the concessional rates for ICD containers on the ground that ICD plays a very important role in evacuating the port and that the existing special benefit should be continued.

The existing SOR of KOPT prescribed concessional tariff for the ICD traffic with a view to promote the ICD traffic. Given that the concessional tariff has not translated into surge in ICD traffic, the KOPT has chosen to withdraw the concession. The traffic figures of ICD containers for the past few years furnished by the KOPT do not reflect any significant growth in the ICD traffic. Given that the income estimated based on the proposed tariff of ICD is within the ceiling indexed ARR, this Authority is inclined to approve the proposed rates for ICD. However, it is noteworthy that, since the rates notified in the SOR are ceiling rates, the KOPT has assured to reduce the rates in future based on its commercial judgment.

(xx) The KOPT has proposed unbundling of charges for lift on/ lift off at yard during delivery/ receiving of load/ empty containers and over dimensional containers (S.11.3) at around 10% of the total charge for composite handling at KDS, on the ground that coastal concession is not applicable on such lift on/ lift off. Simultaneously, since a separate charge is being proposed, the KOPT has proposed deletion of the provision of granting rebate for lift on / lift off at yard during delivery/ receiving by equipment hired by the party [S.12.1(d)]. According to KOPT, if it does not render the service, then the charge prescribed under S.11.3 will not be levied. Since the proposed amendment is to give effect to the Government policy of coastal concession and gives clarity to the levy of charges, the proposed amendment is approved.

(xxi) As against the existing provision of prescription of rates for 2 types of pay loaders viz. upto 1 cu.m capacity and above 1 cu.m capacity, the KOPT has now proposed rates for only a Payloader, on the ground that presently only above 1 cu.m capacity pay loaders are used at the port. The proposed modification is approved.

(xxii) The KOPT is not seen to have captured income from the levy of Berth hire charges on Exhibition Vessel (S.21.21, Sl. No. 4), levy of charges for various Miscellaneous services rendered to foreign going vessels (S.23.1) viz., 'Use of Fire Float' (Sl.No.2), 'Additional labour deployed for diving related work' (Sl.No.5), 'Supply of Electricity' (Sl.No.7) and 'Additional charges on vessels carrying

passengers' (Sl.No.8), Charge for treatment of ballast water on foreign going POL tanker / other vessels (S.23.3) and stayal charge on inland vessels of 200 tonne and above handled at floating cargo handling facility (S.27.1, Sl. No. 3), on the ground that no such services have been rendered during the year 2014-15. However, considering the huge gap between the ceiling ARR and the revenue estimation to the tune of ₹ 386.33 crores, the revenue, if any, earned by KOPT on account of rendering of these services, would get subsumed in the revenue gap. In view of the above position, the proposed rates in respect of the above listed service items are approved.

- (xxiii) In case of inland vessel and non-propelled crafts, the existing SOR prescribes levy of 50% of normal towage and pilotage charges as applicable for coastal vessel. Now in the proposed SOR, pilotage and towage for inland vessel and non-propelled crafts is prescribed at the same level as that of coastal vessel (S.30.1) Inspite of a specific request, the KOPT has not explained the reason for withdrawing concession for the inland and non-propelled vessels. Given that the income estimated based on the proposed towage and pilotage charges for inland vessel and non-propelled crafts is within the ceiling indexed ARR, this Authority is inclined to approve the proposed rates. Nevertheless, the rates prescribed in the SOR are at the ceiling level and the KOPT has the liberty to propose concessional tariff, based on its commercial consideration.
- (xxiv) The KOPT has introduced a new note at sl. No. (v) in Section 21.1 to the effect that after completion of cargo work and signalling of readiness if the vessel is shifted to another berth for waiting for sailing, Berth Hire charge at the rate of 50% of the rate specified under S.21.1, shall be levied, provided such waiting has arisen due to non-availability of sailing tide and that the concessional berth hire will be levied only for the period of waiting till the immediate next tide. In other words, incase the vessel is placed in berth, as against the present levy of 100% of the berth hire charges, only 50% berth hire charges will be levied. Since the proposed note will give relief to the users, the proposed note is approved.
- (xxv) Shifting of a ship from one MHC berth to another MHC /Non MHC berth/ waiting location, due to breakdown of MHC, as well as shifting of a geared ship from berth/ waiting location to the MHC berth where MHC has suffered breakdown for working, at HDC, has been proposed by the KOPT as Port convenience by the Port and would be exempt from payment of Shifting Charges as prescribed in Section 24.1. Since the proposed introduction would be in the interest of the trade, the proposed note is approved.
- (xxvi) Clause 10.7 of the Working Guidelines issued to operationalise the Tariff Policy, 2015, stipulates that objective criteria or loading/ unloading norms to be achieved shall be specified failing which penal berth hire charges will become payable and that the norms will have to take into account cargo type, handling equipment and other facilities at the berth. Accordingly, the KOPT has proposed penal charge for non-achievement of benchmark pumping rate/ delayed sailing due to reasons attributable to vessel, for various types of liquid bulk cargo. In case any liquid bulk cargo vessel working at Haldia Oil jetties fails to achieve the benchmark Pumping Rate, Penal Berth Hire Charge equivalent to the Berth Hire charge payable by the vessel as per Section 21 shall be levied extra.

One of the users viz., MCC PTA India Corp. Pvt Ltd (MCPI) has objected to the benchmark pumping rate of 500 MT per hour in respect of Paraxylene on the ground that it is very high and it should be kept at 400 MT per hour. However, the present pumping rate of MCPI is already in excess of 550 MT per hour and that reducing the pumping rate as suggested by MCPI would encourage poor performance. The KOPT is also of the view that the MCPI with some supervision and due diligence on its part can always achieve the benchmark pumping rates. The introduction of benchmark pumping rate is a welcome move and would bring in discipline in the handling of cargo and vessels. It would lead to faster turnaround of the vessels. The benchmark pumping rate as proposed by the port is approved.

- (xxvii) In case of Inland Vessels of 200 tonne and above handled at the forthcoming Floating Cargo handling Facility at upstream of 3rd Oil Jetty at HDC, the proposed levy of Stayal charge equivalent to Berth Hire Charge applicable to Coastal vessel as per S.21.2 of the Scale of Rates is approved.
- (xxviii) The Ministry of Shipping (MOS) vide its Letter No. PD-25021/7/2015-PD.1, dated 16 April 2015 had directed all Major Port Trusts to follow the TAMP letter No. TAMP/53/2002-Misc dated 25 March 2015 regarding wharfage charges on vessel manifested as cargo in the Import General Manifest (IGM) or Export General Manifest (EGM) Accordingly, a note to the effect that Vessels calling the Port on her first voyage, which are declared as cargo in the Import General Manifest or Export General Manifest for the purposes of Customs Act, 1962, shall not be treated as cargo and no wharfage shall be levied on such vessels, if the vessels come into the port on their own steam and sail out of the port

limits on their own steam and that, however, when loading or unloading of vessels takes place within the Port limits, wharfage shall be payable on such vessels, is prescribed in the Scale of Rates of KOPT.

- (xxix) This Authority has passed the common adoption Order No. TAMP/14/2016-Misc. dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat in pursuance of MOS letter No. PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016. In pursuance of the said Order, a note to the effect that in order to decongest ports and encourage exporters / importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessel related services as well as special discount will be offered in port charges for services rendered after regular hours, is prescribed as note no. (xxii) in Section 3 - General Principles.
- (xxx) As per Clause 3.1. of the Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port. The KOPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes / day for major cargo items to be handled at KDS and HDC separately. The KOPT has also proposed Performance Standards for vessel related services in terms of average turnaround time of different vessels and average pre-berthing time of different vessels to be handled at KDS and HDC separately. As stipulated in clause 3.2 of the Tariff Policy, 2015, the indexation of SOR to the extent of 100% of variation in Wholesale Price Index (WPI) will be subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trust. The clause also stipulates that on non-fulfilment of performance standards, no indexation would be allowed in the next year. Given that port has proposed different performance standards for KDS and HDC and in the event of one system achieving the performance standards and the other system not achieving the performance standards, the SOR of one system would get indexed and the SOR of other system would remain static. In this regard, the port has confirmed that KOPT will be entitled to get the benefit of indexation only if the performance standard committed by it for both the Dock Systems (HDC and KDS) are achieved. The Tariff Policy, 2015 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. The performance standards as proposed by the KOPT are prescribed along with SOR.
- (xxxi) As per Clause 2.8. of the Tariff Policy, 2015, SOR will be indexed annually to the inflation to the extent of 100% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy 2015 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy 2015, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2015-16 is already considered in the ARR computation and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will thus be applicable from 1 April 2017 subject to increase in inflation index and achievement of Performance Standards in the year 2016-17. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 April 2017 subject to increase in inflation index to be announced by the Authority and the KOPT achieving the Performance Standards relevant to both KDS and HDC notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR for both KDS and HDC are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2015 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In Order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in this SOR at 100% of WPI to be announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR of the KOPT should be intimated by the port to the concerned users and to this Authority. The Note in this regard as proposed by the Port is modified to reflect this position.

Further, the said indexation factor will not be applicable in respect of Charges prescribed for Authorised Service Providers, which has been incorporated in Part IX of the Scale of Rates.

With regard to the proposal of KOPT seeking approval for the norms for Performance, Incentive/Penalty, Anchorage charges in respect of handling of Dry Bulk Cargo at Berth no. 9 of HDC, the said proposal is under consultation with the users and Order on the same will be passed separately.

- (xxxii) The validity of SOR of the KOPT prescribed vide the last tariff Order was upto 31 March 2016. Thereafter, based on request of the KOPT, this Authority has extended the validity of the existing SOR initially upto 30 June 2016 and subsequently upto 30 September 2016. As per Clause 3.8. of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, and since the Tariff Policy, 2015 requires computation of tariff based on ARR on the actuals reported in the Audited Accounts for three years, the validity of the revised SOR is prescribed till 31 March 2019.
- (xxxiii) **As per clause 8.1. of the Tariff Policy 2015, the rates prescribed in the SOR are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The KOPT is advised to exercise the flexibility available to it to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.**
- (xxxiv) Further, as per Clause 2.7. of the Tariff Policy 2015, it is for the KOPT to ensure that as a result of revision in the SOR, there will not be any loss of traffic to the port.
- (xxxv) One of the user Associations viz., Association of Shipping Interests in Calcutta (ASIC) has expressed its contentions with regard to the Tariff Policy, 2015. With regard to the point that the parameters for deriving annual expenditure have not been specified in the policy, it is to state that the Tariff Policy, 2015, clearly lists down the items of expenditure to be excluded by the ports while arriving at their ARR. Overheads are limited to 25% of the operating expenditure. This ensures that only admissible costs are passed on to the users in the port tariff. The ASIC has also remarked that the Tariff Policy, 2015, delegates TAMP's powers of framing the SOR to the individual Major Port Trusts. In this regard, it is to state that as similar to the Tariff Guidelines of 2005, which were earlier applicable in respect of the major ports, under the Tariff Policy, 2015, also, the Major Ports come up with a proposal for review of their tariff. It is this Authority, which fixes and approves the tariff for the Major Ports. The Tariff Policy, 2015, giving flexibility to the Major Port Trusts to react to the market forces and also encourage the Major Port Trusts for better performance within the ambit of Major Port Trusts Act, 1963 should not be construed as delegating powers to the Major Port Trusts to fix tariff. The ASIC has also brought into fore, about the reported delay in execution of capital projects by KOPT. The KOPT is advised to take steps to execute the planned capital projects in a timely manner so as to improve the overall infrastructure at the port.

15.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR and the Performance Standards of the KOPT which has already been notified separately in the Gazette of India.

15.2. As stated in the said notification, the revised SOR shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the said Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2019. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority. The validity of the existing SOR of KOPT is deemed to have been extended beyond 30 September 2016 till the effective date of implementation of the Order passed notifying the Scale of Rates and Performance Standards.

15.3. The KOPT has committed different Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes / day for major cargo groups to be handled at KDS and HDC separately. The KOPT has also proposed different Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels handled at KDS and HDC separately.

15.4. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2015 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy 2015. If KOPT does not fulfil the Performance Standard prescribed both for KDS and HDC, it is not eligible for indexation.

15.5. As per Clause 7.1. of the Tariff Policy 2015, the KOPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each of its berth. The annual reports shall be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to this Authority from time to time.

15.6. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall publish all the information received by it from KOPT under clause 7.1. of the Tariff Policy, 2015 on its website. However, this Authority shall consider a request from KOPT about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. Authority's decision in this regard would be final.

15.7. (a) If there is any error apparent on the face of record, the KOPT may approach this Authority for review of the tariff fixed, giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

(b) Further, the KOPT may also, for any other justifiable reasons, approach this Authority for review of the tariff fixed giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./371/16(143)]